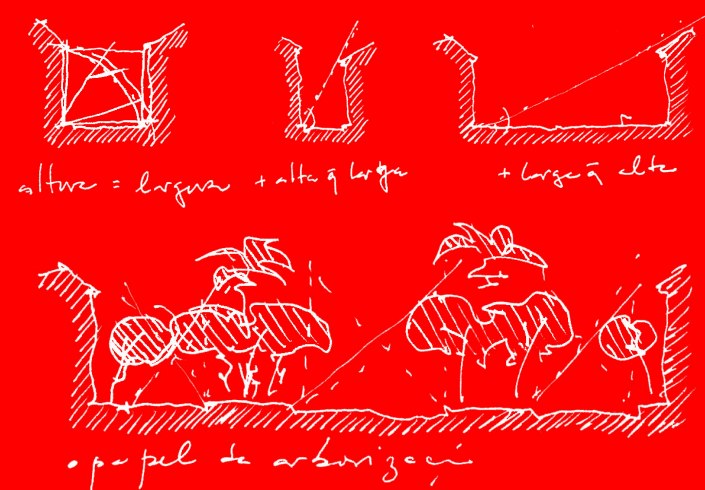


Sérgio dos Santos Barreiros Proença



A diversidade da rua na cidade de Lisboa

Morfologia e morfogénese

Sérgio dos Santos Barreiros Proença

Presidente

Doutor Leonel de Sousa Fadigas,
Professor Associado com Agregação,
Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa.

Orientador

Doutor Carlos Francisco Lucas Dias Coelho

Co-Orientador

Doutor Marc Bourdier

Vogais

Doctor Joaquin Sabaté Bell,
Professor Catedrático,
Escuela Técnica Superior de Arquitectura da Universitat Politècnica de Catalunya;

Docteur Marc Bourdier,
Professeur Titulaire,
École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris – La Villette;

Doutor Carlos Francisco Lucas Dias Coelho,
Professor Associado com Agregação,
Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa;

Doutora Maria Teresa Saraiva Pires da Fonseca Dias da Fonseca,
Professora Associada,
Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto;

Doutora Maria Marques Calado Albuquerque Gomes,
Professora Associada Aposentada,
Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa;

Doutor João Pedro Teixeira de Abreu Costa,
Professor Auxiliar com Agregação,
Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa.

Tese elaborada para a obtenção do grau de
doutor em Urbanismo

Maio 2014



2014



FACULDADE DE ARQUITECTURA
UNIVERSIDADE DE LISBOA

A diversidade da rua na cidade de Lisboa

Morfologia e morfogénese

Sérgio dos Santos Barreiros Proença

Presidente

Doutor Leonel de Sousa Fadigas,
Professor Associado com Agregação,
Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa.

Orientador

Doutor Carlos Francisco Lucas Dias Coelho

Co-Orientador

Doutor Marc Bourdier

Vogais

Doctor Joaquin Sabaté Bell,
Professor Catedrático,
Escuela Técnica Superior de Arquitectura da Universitat Politècnica de Catalunya;

Docteur Marc Bourdier,
Professeur Titulaire,
École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris – La Villette;

Doutor Carlos Francisco Lucas Dias Coelho,
Professor Associado com Agregação,
Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa;

Doutora Maria Teresa Saraiva Pires da Fonseca Dias da Fonseca,
Professora Associada,
Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto;

Doutora Maria Marques Calado Albuquerque Gomes,
Professora Associada Aposentada,
Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa;

Doutor João Pedro Teixeira de Abreu Costa,
Professor Auxiliar com Agregação,
Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa.

Tese elaborada para a obtenção do grau de
doutor em Urbanismo

Maio 2014



Resumo

As ruas sempre desempenharam um papel essencial na formação das cidades, configurando elementos banais e excepcionais do traçado urbano. O papel seminal da rua na criação do artefacto urbano é tal que alguns autores afirmam que sem ruas não existiria cidade. Apesar de distintas situações poderem ser integradas nesta categoria de espaço, traduzindo-se a riqueza morfológica na própria variedade das designações toponímicas dos espaços públicos, definimos rua como qualquer elemento do espaço público da cidade que constitua um canal ou corredor e que, cumulativamente, cumpra as funções de passagem e suporte de edificado. Ou seja, entendemos a rua como um elemento morfológico linear e contínuo do espaço público da cidade, ao mesmo tempo percurso e morada, itinerário e lugar.

Entende-se, à semelhança de diversos autores que abordaram o tema da morfologia urbana, que a cidade pode ser estudada a partir da sua forma, logo, a partir da forma dos elementos que a compõem. Considera-se como ponto de partida a diversidade morfológica de ruas existentes no tecido consolidado e legível da cidade de Lisboa que se formou ao longo do tempo e que permite compor um amplo e representativo *corpus* do elemento predominante na constituição do tecido urbano da cidade, a rua.

A dissertação define tipos de ruas representativos da diversidade morfológica e morfogenética existente e ordena-os num quadro tipológico de acordo com a Origem (Situação topográfica; Iniciativa e propósito; Concepção; Produção) e a Forma (Traçado; Secção transversal; Partição). Como finalidade maior, para além da elaboração deste quadro tipológico analítico e interpretativo, pretende-se que o mesmo contribua para a construção do corpo teórico da Morfologia Urbana e para a interpretação e produção consciente de um espaço público legível na cidade contemporânea, não só no caso de estudo, mas também nas cidades de matriz urbana portuguesa.

palavras-chave:

Rua; Lisboa; Morfologia Urbana; Tipologia; Morfogénese.

Abstract

Streets have always played an essential role in the formation of cities, configuring both banal and exceptional elements of the urban layout. The seminal role of the street in the creation of the urban artefact is such that some authors claim that without them there would be no city. Although different situations can be integrated in this category of space, resulting in the morphological richness of the toponymic designations of the variety of public spaces, we define the street as any element of the public space of the city that constitutes a channel or corridor and which cumulatively meets the functions of passage and support of buildings. I.e., we consider the street as a linear and continuous morphological element of the public space of the city, at the same time pathway and address, route and place.

It is understood, like many authors who have addressed the subject of urban morphology, that the city can be studied from its shape, thus from the shape of the elements that compose it. It is considered, as a starting point, the morphological diversity of existing streets in the consolidated and legible fabric of Lisbon which formed over time and that allows composing a broad and representative *corpus* of the predominant element in the constitution of the urban fabric of the city, the street.

The dissertation defines types of streets representative of the existing morphological and morphogenetic diversity and orders them in a typological framework according to Origin (Topographic situation; Initiative and purpose; Conception; Production) and Form (Urban layout, Cross Section, Partition). As a greater purpose, in addition to the elaboration of this analytical and interpretative typological framework, it is intended to contribute to the construction of the theoretical framework of Urban Morphology and for the interpretation and production of a legible public space in the contemporary city, not only in the case study but also in cities of Portuguese urban matrix.

keywords:

Street; Lisboa; Urban Morphology; Typology; Morphogenesis.

Agradecimentos

VII

Uma dissertação de Doutoramento é apresentada em nome individual, no entanto o processo de investigação que a edifica tem o suporte daqueles que connosco percorrem o caminho que reciprocamente nos faz, a quem agradeço.

Ao professor Carlos Dias Coelho, que tem orientado e apoiado o meu percurso na Faculdade de Arquitectura e com quem aprendo desde 1997, o constante incentivo e acompanhamento exigente, a disponibilidade diária, a generosa partilha do conhecimento que traz consigo e a amizade.

Ao professor Marc Bourdier da *École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris - La Villette*, um lisboeta honorário, a disponibilidade apesar da distância, a atenção e as questões que um olhar de outras paragens trouxe ao trabalho.

Ao Sérgio Fernandes, o maior dos amigos, a partilha de um percurso que deste modo não foi tão solitário como nos diziam.

Ao *Forma Urbis Lab*, uma mesa de amigos, o suporte das bases desenhadas, o apoio na elaboração dos desenhos finais e a amizade daqueles que o fazem. À Ana pelas ruas direitas. Ao João pelas estradas que se tornam ruas. À Joana, que durante uns dias se sentou connosco, o apoio na montagem dos quadros. Ao José Miguel pela música. Ao Pedro pelas permanências da forma. Ao Rui pela paciência, apoio e confiança que transportou para grande parte dos elementos desenhados finais deste trabalho.

À Faculdade de Arquitectura, instituição de acolhimento do Doutoramento, por ser a casa que partilho desde há quase vinte anos.

À minha família: à Ana, à Maria e ao José Pedro por permitirem mais ou menos pacientemente que o seu tempo e o seu espaço quotidianos fossem apropriados por estas palavras e desenhos, pela companhia em muitos passeios pelas ruas de Lisboa e pelo carinho nos momentos certos; à minha Mãe e ao Luís por acreditarem e apoiarem incondicionalmente o meu caminho.

Aos meus amigos, por continuarem a ouvir-me falar das ruas de Lisboa.

Nota Prévia

ao texto

IX

A redação do texto adota a grafia pré-Acordo Ortográfico de 1990, em vigor durante o período de transição que durará até Maio de 2015.

As notas de rodapé reiniciam a numeração em cada capítulo.

às figuras

As figuras estão montadas de modo a acompanhar o texto da dissertação e compõem um todo com o mesmo. A referência à fonte das figuras encontra-se na legenda e no Índice de figuras. Quando é inexistente, as fotos são do autor e os desenhos são elaborados a partir do arquivo de desenhos do laboratório de investigação Forma Urbis Lab ou do autor com o suporte do mesmo.

No final das Referências Bibliográficas encontra-se uma listagem de outras fontes cartográficas que foram utilizadas como bases para a investigação mas não são reproduzidas no corpo da dissertação.

Esta dissertação teve o apoio financeiro da **Fundação para a Ciência e a Tecnologia** através da Bolsa de Doutorado com a referência SFRH/BD/44847/2008.

Índice

III	Resumo	XI
V	Abstract	
VII	Agradecimentos	
IX	Nota Prévia	
XI	Índice	
XIX	Índice de figuras	
001	Introdução	
005	01. Enquadramento da dissertação	
007	01.1. Enquadramento temático e metodológico	
021	01.2. A problemática e a pertinência temática	
023	01.3. Os objectivos, hipóteses e finalidades	
025	01.4. A cidade de Lisboa e a rua	
029	01.5. Metodologia	
037	01.6. Estrutura da dissertação	

Primeira Parte A cidade e as ruas

041 **02. O tempo e a forma das ruas em Lisboa**

043 **02.1.** A importância da História para o estudo da forma da rua em Lisboa

044 **02.2.** A datação da origem das ruas

046 **02.3.** Os períodos histórico-urbanos de Lisboa e as suas ruas

047 **02.3.1.** Lisboa Antiga [*século II a.C. - século IV*]

053 **02.3.2.** Lisboa Medieval [*século V - século XV*]

077 **02.3.3.** Lisboa Quinhentista: Manuelina e Maneirista [*século XVI – século XVII*]

098 **02.3.4.** Lisboa Filipina [*1581-1640*]

105 **02.3.5.** Lisboa Barroca e Joanina [*da Restauração de 1640 ao Terramoto de 1755*]

121 **02.3.6.** Lisboa Iluminista (Pombalina) [*1755-1777*]

163 **02.3.7.** Lisboa do “*Segundo Pombalino*” ao Liberalismo [*1777-1834*]

170 **02.3.8.** Lisboa Liberal e Romântica [*1834 - meados do século XIX*]

180 **02.3.9.** Lisboa da Regeneração à Primeira República [*meados do século XIX-1910*]

224 **02.3.10.** Lisboa da Primeira República [*1910-1926*]

227 **02.3.11.** Lisboa nas primeiras décadas do Estado Novo [*1926-meados do século XX*]

251 **02.3.12.** A decomposição e a recomposição da rua em Lisboa [*de meados até ao final do século XX*]

278 **02.4.** Considerações sobre o Tempo e a Forma das ruas em Lisboa

281 03. Os nomes das formas das ruas em Lisboa

283 03.1. A importância da designação toponímica

284 03.2. A metodologia utilizada neste capítulo

285 03.3. A diversidade das designações dos arruamentos de Lisboa e os tipos toponímicos

286 03.4. Os tipos geo-toponímicos. A posição topográfica como referência para a designação

290 03.5. Os tipos funcio-toponímicos. A função urbana como referência para a designação

297 03.6. Os tipos morfo-toponímicos. A forma e os elementos de composição da rua como referência para a designação.

297 03.6.1. designações com origem no traçado

303 03.6.2. designações com origem nos elementos de composição

311 03.7. O nome da rua: adequação e coerência

XIII

Segunda Parte A origem da rua

317 04. Situação topográfica

319 04.1. A importância do *topos* para a cidade de Lisboa

321 04.2. As ruas geomórficas de Lisboa

321 04.2.1. Rua de cumeada

325 04.2.2. Rua de vale

329 04.2.3. Rua de costa ou marginal

329 04.2.4. Rua de meia encosta

331 04.2.5. Ruas trepadoras

334 04.3. O papel das ruas geomórficas na cidade de Lisboa

337 05. Iniciativa e Propósito

339 **05.1.** Sobre a iniciativa e o propósito

341 **05.2.** As ruas de iniciativa privada

341 **05.2.1.** As ruas de loteamento

343 **05.3.** As ruas de iniciativa pública

345 **05.3.1.** As ruas de urbanização

347 **05.3.2.** As ruas de circulação

351 **05.3.3.** As ruas monumentais

353 **05.3.4.** As ruas de defesa e militares

356 **05.4.** Síntese: da vontade à forma

359 06. Concepção

361 **06.1.** O equívoco da espontaneidade

362 **06.2.** Os instrumentos da concepção de espaço

363 **06.3.** Os tipos de concepção da rua

363 **06.3.1.** A rua como ideia de linha

365 **06.3.2.** A rua como ideia de corredor

379 **06.3.3.** A rua como ideia de espaço equipado

394 **06.4.** Síntese sobre a concepção da rua

395 07. Produção

397 **07.1.** A propósito dos processos de produção

399 **07.2.** Ruas produzidas por Adição

405 **07.3.** Ruas produzidas por Sobreposição ou Rasgamento

409 **07.4.** Ruas produzidas por Sedimentação

413 **07.5.** Síntese sobre os processos de produção

Terceira Parte A forma da rua

419 08. Traçado

423 08.1. O Traçado da Rua e o Contexto

426 08.1.1. Continuidade do traçado da rua por adaptação ao contexto

431 08.1.2. Adaptação do traçado da rua por mimetismo do contexto

445 08.1.3. Continuidade do traçado da rua apesar do contexto ou forçar os limites do sítio

451 08.1.4. Síntese sobre o traçado da rua e o contexto

452 08.2. O Traçado da Rua e o Alinhamento. Os focos do traçado da rua

XV

452 08.2.1. O edifício excepcional como foco do traçado da Rua

459 08.2.2. Os monumentos evocativos como focos do traçado da Rua

463 08.2.3. As árvores singulares como foco do traçado da Rua

465 08.2.4. A paisagem como foco do traçado da Rua - o caso particular do Rio Tejo

471 08.2.5. Síntese sobre os Focos do Traçado

471 08.3. O traçado da rua e a ordem. A criação de uma hierarquia espacial a partir do traçado da rua

473 08.3.1. Ordem e traçado de ruas preconcebidas

477 08.3.2. Ordem e traçado de ruas sedimentares

481 08.3.3. Ordem e traçado de ruas sedimentares e preconcebidas. Uma síntese no Tempo da cidade

483 13.4. Síntese: a adequação no acto de traçar a rua

487 09. Secção transversal

490 09.1. O equilíbrio das frentes da rua [secções assimétricas vs. secções simétricas]

490 09.1.1. As secções assimétricas

509 09.1.2. As secções simétricas

518 09.1.3. Síntese do equilíbrio dos lados da secção da rua [secções assimétricas vs. secções simétricas]

519 09.2. A proporção da secção da rua

523 09.2.1. O predomínio da altura [$ratio\ altura/largura > 1:1$]

531 09.2.2. O equilíbrio da altura e da largura [$ratio\ altura/largura = 1:1$]

537 09.2.3. O predomínio da largura [$ratio\ altura/largura < 1:1$] e o papel da arborização na secção transversal das ruas

545 09.2.4. Síntese sobre a proporção da secção transversal

549 09.3. Os diferentes níveis da secção da rua

549 09.3.1. Secção transversal da rua com o plano horizontal simples

551 09.3.2. Secção transversal da rua com múltiplos planos horizontais

555 09.3.3. Síntese sobre os diferentes níveis ou planos horizontais da secção da rua

559 10. Partição

561 10.1. Número e proporção da partição da rua

563 10.1.1. O número da partição da rua

579 10.1.2. A proporção da partição da rua

599 10.1.3. Síntese do número e proporção da partição

605 10.2. Os elementos de composição da partição

605 10.2.1. O pavimento e a particularidade da calçada portuguesa nas ruas de Lisboa

611 10.2.2. As ruas com carris

615 10.2.3. A arborização da rua

637 **10.3.** Os elementos de apropriação da partição e a permeabilidade entre o espaço público e o espaço privado.

639 **10.3.1.** A apropriação do público pelo privado

653 **10.3.2.** A permeabilidade do espaço privado ao uso público

660 **10.3.3.** Considerações sobre a apropriação da partição e a permeabilidade entre o espaço público e o privado

661 **10.4.** Síntese: a propósito da partição da rua

669 Considerações finais

687 Referências bibliográficas

Índice de figuras

Primeira Parte A cidade e as ruas

XIX

Capítulo 02 O tempo e a forma das ruas em Lisboa

- 050 **fig. 02.1** • Dedução do traçado das principais estruturas da cidade romana de *Olisipo* a partir da reconstituição elaborada por Rodrigo Banha da Silva com base nos vestígios arqueológicos (1:10.000).
- 051 **fig. 02.2** • Reconstituição da cidade Heleno-Romana de Sagalassos (Turquia) no século II desenhada pela equipa de "SAGALASSOS - Archaeological Research Project" in <http://www.sagalassos.be/node/2080>.
- 058 **fig. 02.3** • Reconstituição das áreas e do traçado das principais estruturas da cidade de *Al Uxbuna* (1:10.000).
- 060 **fig. 02.4** • Dedução do traçado das principais *shari* de *Al Uxbuna* sobre a cartografia seiscentista da cidade de Lisboa (1:10.000).
- 064 **fig. 02.5** • Identificação da Rua Nova (de D. Dinis) sobre a cartografia seiscentista (1:10.000).
- 072 **fig. 02.6** • As ruas medievais. Secções transversais (1:500).
a) secção de rua anterior à reconquista de Lisboa (reconstituição de uma rua mais larga através da descrição da carta do cruzado R.);
b) secção transversal definida no decreto de D. Dinis para a Rua Nova com a identificação dos terços apropriáveis por actividades do espaço privado;
c) reconstituição da secção transversal da mesma Rua Nova a partir da cartografia seiscentista.
- 074 **fig. 02.7** • Dedução do modelo urbano de *rua direita - travessa*. O caso da Rua das Portas de Santa Catarina (actual Rua Garrett).
a) Traçado da Rua Garrett.
b) Traçado da Rua Direita das Portas de Santa Catarina.
c) Modelo Urbano de *Rua Direita - Travessa*.
- 080 **fig. 02.8** • Rua Nova dos Mercadores.
a) Vista da Rua Nova dos Mercadores. Lisboa, Pintor anónimo Flamengo, 1570-1590 c., Óleo sobre tela. Colecção da *The Society of Antiquaries of London*.
b) Reconstituição da pavimentação da Rua Nova. Perfil transversal (1:200) e Planta (1:2.000).

- 081 **fig. 02.9** • Rua Nova dos Mercadores.
a) Vista da Rua Nova dos Mercadores numa página do “*Livros de horas*” de D. Manuel I. (c. 1517-1538)
b) Reconstituição da Rua Nova dos Mercadores. Pintura de Roque Gameiro a partir da imagem do “*Livro de horas*” de D. Manuel I. in *História da Colonização Portuguesa do Brasil*, vol. I - Os precursores de Cabral, Litografia Nacional, Porto, 1921.
- 084 **fig. 02.10** • Representação gráfica das ordenações com vista à regularização dos alinhamentos das frentes de rua. Perfis transversais (1:500).
- 084 **fig. 02.11** • Identificação da Rua Nova d'El Rei (D. Manuel I) no traçado urbano da Lisboa seiscentista. Planta (1:10.000).
- 088-089 **fig. 02.12** • *Planta da cidade de Lisboa, na margem do rio Tejo desde o Bairro Alto até Santo Amaro*. c. 1580. Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, cota: ARC.033,11,023 - Cartografia.
- 092-093 **fig. 02.13** • Traçado Urbano; Hierarquia espacial; O modelo urbano de rua-travessa.(1:5.000). Dedução da composição dos traçados urbanos de:
a) Vila Nova da Oliveira;
b) Vila Nova de Andrade;
c) Cata-que-farás.
- 096 **fig. 02.14** • Os tipos de ruas quinhentistas.
a) A **rua** (24 palmos). Fotografia da Rua da Barroca. Arquivo Fotográfico Municipal. Cota: PT/AMLSB/FAN/001634. Secção transversal-tipo (1:500).
b) A **travessa** (20 palmos). Fotografia da Travessa da Espera. Arquivo Fotográfico Municipal. Cota: PT/AMLSB/FAN/001642. Secção transversal-tipo (1:500).
- 100 **fig. 02.15** • Ruas e Travessas. Relação com a topografia e secções transversais-tipo. Bairros da Bica e da Mouraria. Planta (1:5.000) e Secções transversais (1:500).
- 100-101 **fig. 02.16** • Conventos existentes (a preto) e fundados (a vermelho) durante o domínio Filipino e a Restauração. Planta (1:25.000).
- 102-103 **fig. 02.17** • Ruas Direitas.
a) Secções transversais-tipo ao longo da Rua Direita da Esperança (1:500).
b) Identificação do traçado das antigas “*Ruas Direitas*” em Lisboa a partir de AMADO, Ana, *A Rua Direita nas cidades Portuguesas – Leitura tipo-morfológica do elemento urbano na actualidade*, Dissertação de Mestrado em Desenho Urbano e Projecto de Espaço Público, Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa, 2012.
- 110 **fig. 02.18** • “*Planta da cidade de Lxa em q se mostrão os muros de vermelho com todas as ruas e praças da cidade dos muros a dentro...*”, João Nunes Tinoco, 1610-1689 c. Reprodução publicada em 1884. Arquivo de Cartografia da Biblioteca Nacional de Portugal, cota cc-1647-a.
- 111 **fig. 02.19** • “*Configuração departes das fortificaçoens antigas da Cidade de Lisboa, que ...*”, Guilherme Paes de Menezes e Eliaz Sebastião Poppe, 22 de Outubro de 1761. Arquivo do Museu da Cidade, cota MC.DES:10.
- 112 **fig. 02.20** • Abertura e regularização de arruamentos sobre o tecido urbano consolidado da Baixa seiscentista de Lisboa.
- 118-119 **fig. 02.21** • “*Projecto do Cais Novo de Belém ao Cais de Santarém (Lisboa)*”, atribuído a Carlos Mardel (c. 1742-1746). Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Habitação.
- 118 **fig. 02.22** • Fotografia da Rua da Páscoa em Santa Isabel. Arquivo Fotográfico Municipal, cota: PT/AMLSB/JHG/S04130.
- 119 **fig. 02.23** • Secções transversais-tipo de: rua de expansão regulada (25 palmos); rua nova (30 a 35 palmos); rua regularizada (47 palmos). (1:500)
- 122 **fig. 02.24** • Plano da Reconstrução Pombalina. “*Planta Topographica da Cidade de Lisboa arruinada também segundo o novo Alinhamento dos Architectos Eugénio dos Santos e Carvalho e Carlos Mardel*”
- 122 **fig. 02.25** • “*Prospecto das frontarias que hande ter as ruas principaes que se mandaõ edificar em Lisboa baixa arruinada e se dividem com colunelos para separação do uzo da gente de pé do das carruages.*”, Eugénio dos Santos e Carvalho, 1758, Arquivo Municipal de Lisboa, Cartulário Pombalino, documento n.º I.
- 124 **fig. 02.26** • Sistema construtivo. Perspectiva da “*gaiola pombalina*” do edifício da Rua do Ouro, n.º 25 in MASCARENHAS, Jorge, *Sistemas de Construção V - O Edifício de Rendimento da Baixa Pombalina*, Livros Horizonte, 2004

- 124 **fig. 02.27** • Secção transversal pelo interior do quarteirão e por uma rua principal mostrando o sistema de drenagens. *"Espacato que atraveça huma das ruas principais mostrando a divisão que se faz com os colonelos nos caminhos para a gente de pé com a largura e altura da cloaca do meyo da rua, a forma de madeyrar as casas e os pateos que há de haver no meyo delas para luz e despejo das agoas que por canos particulares dezagoão nas cloacas geraes."*, Eugénio dos Santos e Carvalho, c. 1758. Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, D.15-I A.L.
- 126 **fig. 02.28** • Secções-tipo propostas no Plano Pombalino (1:500):
a) Rua Augusta;
b) Rua Principal;
c) Travessa;
d) Rua Secundária.
- 128 **fig. 02.29** • Hierarquia do traçado urbano da Baixa Pombalina. (1:10.000)
- 128 **fig. 02.30** • Sobreposição dos elementos estruturantes da Baixa Pombalina (a preto) e da Baixa pré-terramoto de 1755 (a vermelho). (1:10.000)
- 130 **fig. 02.31** • O Chiado - regularização de arruamentos com 54 palmos de largura a poente da Baixa Pombalina. Sobreposição do traçado dos arruamentos à cartografia de Lisboa anterior ao terramoto de 1755. (1:10.000)
- 130 **fig. 02.32** • Regularização de arruamentos a nascente da Baixa Pombalina. *"Planta q marca a direcção... do Largo da Magdalena the às Cazas da Snr.ª de Murssa... p.ª se conservar a Igreja velha inteira."*. Arquivo do Gabinete de Estudos Olisiponenses - Colecção Vieira da Silva. in TOSTÕES, Ana, ROSSA, Walter (coord.), Lisboa. *O Plano da Baixa Hoje*, Catálogo de Exposição, CML, Lisboa, 2008.
- 132 **fig. 02.33** • Planta da Baixa de Lisboa. Joaquim de Oliveira, 1786. Cartoteca do Instituto Geográfico Português, cota: CA354/IGP.
- 133 **fig. 02.34** • Sobreposição do traçado urbano do Plano Pombalino (a vermelho) ao traçado urbano actual da área central de Lisboa (1:10.000)
- 138-139 **fig. 02.35** • *"Planta Topographica da Cidade de Lisboa, comprehendendo na sua extensão a beira Mar da Ponte d'Alcantra, até ao Convento das Comendadeiras de Santos, e sua largura, da Real Praça do Commercio ate ao Collegio dos Religiozos Agostinhos descalços na Rua de S. Sebastião da Pedreira. Tudo de banho vermelho he o que se conserva antigo, e vermelho mais vivo de notaõ.as Igrejas: O banho amarelo, o Projecto do novo Plano, e amarelo mais vivo as Igrejas novas". 1777 c. in figura n.º 204, TOSTÕES, Ana, ROSSA, Walter (coord.), Lisboa. O Plano da Baixa Hoje, Catálogo de Exposição, CML, Lisboa, 2008.*
- 140 **fig. 02.36** • *"Plano para a zona compreendida entre o Largo do Rato, São Paulo, Alcântara e Arco do Carvalhão da autoria de Filipe Roiz de Oliveira, Manuel Álvares Calheiros, Gualter da Fonseca, Lourenço Botelho e Thomaz Roiz da Costa. Feita segundo as directrizes de Manuel da Maia; encontra-se truncada não se conhecendo a sua metade Oriental, 5 de Novembro de 1756."* Arquivo do Museu da Cidade, cota: MC.DES:0982.
- 141 **fig. 02.37** • *"Plano para a zona compreendida entre o Bairro Alto, Amoreiras, Arco do Carvalhão, Sã Sebastião a Pedreira, Anjos e Rossio da autoria de Carlos Mardel, Eugénio dos Santos, Elias Poppe e Carlos Andréis, feita segundo as directrizes de Manuel da Maia, 11 de Agosto de 1757."* Arquivo do Museu da Cidade, cota: MC.DES.0981.

- 142 **fig. 02.38** • “Mapa topográfico dos Terrenos que medeão entre a Pampulha e a Calçada da Estrela feito geometricamente pelo Architecto da inspecção da cidade de Lisboa Francisco António Ferreira, Francisco António Cangalhas, Ajudante da Casa do Risco”. 1775-1779 c. in SARMENTO DE MATOS, José, *Uma Casa na Lapa*, Fundação Luso-Americana para o desenvolvimento, Quetzal Ed., Lisboa, 1994, pp. 60-61.
- 146 **fig. 02.39** • “PLANTA DA FREGUEZIA DE N.S.ª DAS MERCES”. Sargento Mor Joseph Monteiro de Carvalho. c. 1770. Arquivo Nacional da Torre do Tombo, cota: PT-TT-CF-0153_m0082.
- 150 **fig. 02.40** • “PLANTA DA FREGUEZIA DE S. JOZÉ”. Sargento Mor Joseph Monteiro de Carvalho. c. 1770. Arquivo Nacional da Torre do Tombo, cota: PT-TT-CF-0153_m0064.
- 151 **fig. 02.41** • “Planta do Novo projecto do sítio da Cotovia de S. Jozé”. figura n.º 181, TOSTÕES, Ana, ROSSA, Walter (coord.), Lisboa. *O Plano da Baixa Hoje*, Catálogo de Exposição, CML, Lisboa, 2008.
- 152 **fig. 02.42** • Plano para o Bairro das Águas Livres (Amoreiras). Carlos Mardel, 1759. figura n.º 189, TOSTÕES, Ana, ROSSA, Walter (coord.), Lisboa. *O Plano da Baixa Hoje*, Catálogo de Exposição, CML, Lisboa, 2008.
- 154 **fig. 02.43** • Projecto de abertura de duas ruas no “Terreno que pertence á cerca do Real Colégio dos Nobres”. figura n.º 183, TOSTÕES, Ana, ROSSA, Walter (coord.), Lisboa. *O Plano da Baixa Hoje*, Catálogo de Exposição, CML, Lisboa, 2008.
- 156 **fig. 02.44** • Projecto para uma das “meias laranjas” da Rua Formosa (Rua do Século). figura n.º 191, TOSTÕES, Ana, ROSSA, Walter (coord.), Lisboa. *O Plano da Baixa Hoje*, Catálogo de Exposição, CML, Lisboa, 2008.
- 158 **fig. 02.45** • Abertura da Rua do Conde de Vila Nova (Portimão), actual Calçada do Marquês de Abrantes.
a) Traçado e parcelário actual da rua sobre o traçado urbano preexistente. Planta (1:5.000)
b) Reconstituição da secção transversal-tipo de 54 palmos. (1:500).
- 160 **fig. 02.46** • Os tipos de ruas de iniciativa pública: ruas principais e ruas secundárias Secções transversais-tipo (1:500)
- 160 **fig. 02.47** • Os tipos de ruas de iniciativa privada: ruas excepcionais e ruas comuns. Secções transversais-tipo (1:500)
- 164-165 **fig. 02.48** • Relação do traçado dos arruamentos com a topografia. Planta (1:10.000).
a) O Chiado.
b) A Baixa.
- 166 **fig. 02.49** • Diagrama do parcelário que acompanha a Rua da Madalena. Planta (1:10.000)
- 168 **fig. 02.50** • “Carta topographica de Lisboa e seus suburbios comprehendendo na sua maior extensão desde o Convento dos Religiozos Barbadinhos Italianos athé a Bateria do Bom Successo e na maior largura desde o Terreiro do Paço athé o Campo Pequeno [Material cartográfico] / levantada no Anno de 1802 debaixo da direcção do Cappm. Engenheiro Duarte José Fava”. Duarte José Fava (1772-1826). Arquivo da Biblioteca Nacional de Portugal cota: cc-1067-r
- 172-173 **fig. 02.51** • Montagem das peças desenhadas que compõem o “Atlas da Carta Topographica de Lisboa levantada em 1856, 1857 e 1858 (...) sob a direcção de Filipe Folque (...)” extraídas de: VIEGAS, Inês Moraes, TOJAL, Alexandre Arménio (coord. ed.), *Atlas da Carta Topográfica de Lisboa sob a direcção de Filipe Folque: 1856-1858*, Câmara Municipal de Lisboa, Departamento de Património Cultural, Arquivo Municipal de Lisboa, Lisboa, 2000.
- 174 **fig. 02.52** • Abertura de ruas nas cercas de conventos. Rasgamento da Rua Nova da Trindade sobre o traçado urbano. (1:10.000).
- 174 **fig. 02.53** • Acessos aos cemitérios. Abertura da Rua Saraiva de Carvalho sobre o traçado urbano. (1:10.000).
- 176 **fig. 02.54** • Estrada de Circunvalação:
a) Traçado reconhecível da Estrada de Circunvalação sobre o traçado urbano actual de Lisboa. Planta (1:40.000)
b) Reconstituição da secção transversal-tipo a partir da descrição presente no “Relatório dos estudos e construção da nova estrada de circunvalação do Município de Lisboa, referido ao dia 30 de Setembro de 1900”, in VIEIRA DA SILVA, “Dispersos”, Vol. I, Lisboa, 1954, p. 81. (1:500).
c) Reconstituição da secção transversal tipo a partir da cartografia de meados do século XIX. (1:500).

- 178 **fig. 02.55** • Secções transversais-tipo dos rasgamentos de cercas de conventos. 1:500).
a) Rua Nova da Trindade (36 a 38 palmos);
b) Rua de São Domingos (32 palmos);
c) Travessa Nova de São Domingos (27 palmos). (NOTA: 22 cm = 1 palmo)
- 182 **fig. 02.56** • Montagem das peças desenhadas que compõem o “*Levantamento da Planta de Lisboa: 1904-1911*” coordenado por Júlio António Vieira da Silva Pinto e Alberto de Sá Correia, extraídas de: VIEGAS, Inês Morais, TOJAL, Alexandre Arménio (coord. ed.), “*Levantamento da Planta de Lisboa: 1904-1911*”, Câmara Municipal de Lisboa, Departamento de Património Cultural, Arquivo Municipal de Lisboa, Lisboa, 2005.
- 184-185 **fig. 02.57** • Folhas 49 e 50 da Carta Topographica de Lisboa 1856-1858 in “*Atlas da Carta Topographica de Lisboa levantada em 1856, 1857 e 1858 (...) sob a direcção de Filipe Folque (...)*” extraídas de: VIEGAS, Inês Morais, TOJAL, Alexandre Arménio (coord. ed.), *Atlas da Carta Topográfica de Lisboa sob a direcção de Filipe Folque: 1856-1858*, Câmara Municipal de Lisboa, Departamento de Património Cultural, Arquivo Municipal de Lisboa, Lisboa, 2000.
- 184-185 **fig. 02.58** • Folhas 9E e 10E do “*Levantamento da Planta de Lisboa: 1904-1911*” coordenado por Júlio António Vieira da Silva Pinto e Alberto de Sá Correia, extraídas de: VIEGAS, Inês Morais, TOJAL, Alexandre Arménio (coord. ed.), “*Levantamento da Planta de Lisboa: 1904-1911*”, Câmara Municipal de Lisboa, Departamento de Património Cultural, Arquivo Municipal de Lisboa, Lisboa, 2005.
- 188 **fig. 02.59** • Traçado das ruas sobre o Aterro da Boavista. (1:5.000).
- 188 **fig. 02.60** • Secções transversais-tipo das ruas sobre o Aterro da Boavista:
a) Rua 24 de Julho;
b) Rua Vasco da Gama (actual D. Luís I);
c) Boqueirão do Duro;
d) Boqueirão dos Ferreiros.
- 189 **fig. 02.61** • Fotografias dos diferentes tipos de ruas sobre o Aterro da Boavista. Arquivo Fotográfico Municipal. Rua 24 de Julho (PT/AMLSB/JBN/004725); Rua Vasco da Gama (PT/AMLSB/POR/056755); Boqueirão do Duro (PT/AMLSB/ACU/001126 e PT/AMLSB/JBN/003575).
- 192 **fig. 02.62** • Alargamento da Rua das Trinas sobre o traçado urbano preexistente. Planta (1:5.000)
- 192 **fig. 02.63** • Alargamento da Rua do Moinho de Vento sobre o traçado urbano preexistente. Planta (1:5.000)
- 194 **fig. 02.64** • Abertura da Rua do Marquês de Ponte de Lima, Escadinhas da Saúde e Escadinhas do Marquês de Ponte de Lima sobre o traçado urbano preexistente. Planta (1:5.000)
- 194 **fig. 02.65** • Secções transversais-tipo de ruas de alargamentos, regularizações e rasgamentos higienistas:
a) Regularização de 11 metros de largura. Rua das Trinas;
b) Regularização de 20 metros de largura. Rua D. Pedro V.
- 196 **fig. 02.66** • Abertura da Rua Domingos Sequeira, Rua Saraiva de Carvalho e Rua Ferreira Borges sobre o traçado urbano preexistente. Planta (1:10.000)
- 198 **fig. 02.67** • “*Lisboa 1900. Avenida dos Anjos e ruas adjacentes em parte já construídas e em projecto*”. Arquivo do Museu da Cidade, cota: MC.DES.0993.

- 198 **fig. 02.68** • Projecto para a abertura da avenida entre a Rua 24 de Julho e o Palácio das Cortes. Repartição Técnica. Esc. 1:1.000. - [188-]. ACML. SILVA, Raquel Henriques da (dir.), *Lisboa de Frederico Ressano Garcia 1874-1909*, catálogo de exposição, Câmara Municipal de Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 1989. Peça ref. n.º 105.
- 200 **fig. 02.69** • Secções transversais-tipo de rasgamentos de ruas-avenidas:
a) de 16 metros de largura e sem arborização;
b) de 20 metros de largura e com arborização lateral.
c) de 25 metros de largura e com arborização lateral.
- 202 **fig. 02.70** • Planta Geral da Cidade com todos os estudos que dizem respeito a este anteprojecto. [Plano Geral de Melhoramentos da Capital]. O Engenheiro Director Geral Chefe da 3ª Repartição Frederico Ressano Garcia in SILVA, Raquel Henriques da (dir.), *Lisboa de Frederico Ressano Garcia 1874-1909*, catálogo de exposição, Câmara Municipal de Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 1989. Peça ref. n.º 76.
- 204 **fig. 02.71** • Projectos das zonas dos Bairros das Picoas, Barata Salgueiro e Camões - in SILVA, Raquel Henriques da (dir.), *Lisboa de Frederico Ressano Garcia 1874-1909*, catálogo de exposição, Câmara Municipal de Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 1989. peças ref. n.º 20, 31, 35.
- 206 **fig. 02.72** • Secções transversais-tipo das ruas do plano das Avenidas. (1:1.000).
a) Avenida principal;
b) Avenida secundária;
c) Rua.
- 208 **fig. 02.73** • Hierarquia dos tipos de ruas do plano das Avenidas.
- 208 **fig. 02.74** • Persistência de elementos urbanos no traçado urbano do plano das Avenidas.
- 210 **fig. 02.75** • Projecto para as ruas do Bairro Andrade in SILVA, Raquel Henriques da (dir.), *Lisboa de Frederico Ressano Garcia 1874-1909*, catálogo de exposição, Câmara Municipal de Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 1989. peça ref. n.º 141.
- 210 **fig. 02.76** • "Estado actual [Janeiro 1914] do quarteirão situado entre as ruas Joaquim Bonifácio, José Estevão, D. Estefânia e Pascoal de Melo" in SILVA, Raquel Henriques da (dir.), *Lisboa de Frederico Ressano Garcia 1874-1909*, catálogo de exposição, Câmara Municipal de Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 1989. Peça ref. n.º 139.
- 212 **fig. 02.77** • "Projecto do Novo bairro a S.º Amaro no Casal do Rolão. Planta do pavimento e canalizações" in SILVA, Raquel Henriques da (dir.), *Lisboa de Frederico Ressano Garcia 1874-1909*, catálogo de exposição, Câmara Municipal de Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 1989. Peça ref. n.º 112.
- 212 **fig. 02.78** • "Ampliação do Bairro de Campo de Ourique. Planta Geral" in SILVA, Raquel Henriques da (dir.), *Lisboa de Frederico Ressano Garcia 1874-1909*, catálogo de exposição, Câmara Municipal de Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 1989. Peça ref. n.º 125.
- 216 **fig. 02.79** • "Planta do traçado e nivelamento estabelecido no terreno para a construção das ruas do Bairro Operário pertencente à Companhia Commercial Construtora [situado entre a Rua do Vale de S.º António, Travessa do Mato Grosso e Calçada dos Barbadinhos" in SILVA, Raquel Henriques da (dir.), *Lisboa de Frederico Ressano Garcia 1874-1909*, catálogo de exposição, Câmara Municipal de Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 1989. Peça ref. n.º 130.
- 216 **fig. 02.80** • Bairro do Monte.
a) Traçado e matriz de parcelário do Bairro do Monte, na Graça, sobre o traçado urbano de 1856-58. (1:5.000).
b) Fotografia da Rua de São Gens. Arquivo Fotográfico Municipal cota: PT/AMLSB/SER/S04918.
- 218 **fig. 02.81** • Secções transversais-tipo de ruas dos bairros habitacionais para além das Avenidas:
a) Ruas-avenidas com 20 metros de largura e com arborização nos passeios laterais;
b) Ruas com 16 metros de largura;
c) Ruas com 10 metros e 7 metros de largura.
- 222 **fig. 02.82** • Vila com propósito especulativo. Fotografia da Vila Dias. Arquivo Fotográfico Municipal. Cota: PT/AMLSB/LIM/000884.
- 222 **fig. 02.83** • Vila com propósito progressista. Fotografia do Bairro Grandella. Arquivo Fotográfico Municipal. Cota: PT/AMLSB/LIM/000931.

- 222 **fig. 02.84** • Vila com propósito pequeno-burguês. Vila Berta.
 a) Planta (1:5.000);
 b) Secção transversal-tipo (1:500);
 c) Fotografia. Arquivo Fotográfico Municipal. Cota: PT/AMLSB/AJG/S01495.
- 226 **fig. 02.85** • Fotografias do Bairro do Arco do Cego. Tecido Urbano e diferentes tipos de ruas. Arquivo Fotográfico Municipal. Cotas: PT/AMLSB/AJG/I03741; PT/AMLSB/AJG/I02942; PT/AMLSB/AJG/I03505.
- 226 **fig. 02.86** • Secções transversais-tipo das ruas dos bairros sociais da Primeira República:
 a) Rua Principal do Arco do Cego;
 b) Rua Secundária de 7,5 metros do Arco do Cego;
 c) Rua Secundária de 10 metros do Arco do Cego.
- 232 **fig. 02.87** • Fotografias dos bairros de promoção privada da década de 1930. Arquivo Fotográfico Municipal. Rua de Angola, Bairro das Colónias (PT/AMLSB/AJG/S01026); Arranque da Avenida Ressano Garcia, Bairro Azul (PT/AMLSB/ARM/000131); Rua Francisco de Holanda, Bairro Santos (PT/AMLSB/ARM/I00821).
- 232 **fig. 02.88** • Secções transversais-tipo das ruas dos bairros de promoção privada até meados da década de 1930:
 a) Rua principal arborizada;
 b) Rua principal sem arborização;
 c) Rua secundária.
- 234 **fig. 02.89** • Fotografias dos bairros de Casas de Renda Económica das décadas de 1930 e 1940. Arquivo Municipal Fotográfico. Rua da Encarnação (PT/AMLSB/SAL/I00077); Vista panorâmica de Caselas (PT/AMLSB/SAL/I00076); Rua da Encarnação (PT/AMLSB/KPI/I00086); Vista panorâmica do Caramão da Ajuda (PT/AMLSB/JBN/004885); Vista parcial do Alvito (PT/AMLSB/SAL/I00074)p.
- 234 **fig. 02.90** • Plano das Avenidas junto ao Areeiro in “A experiência das Avenidas João XXI, Paris e a Praça Pasteur.” in *Arquitectura*, n.º45, Novembro de 1952. p. 9.
- 236 **fig. 02.91** • “Aspecto do Plano Geral de Urbanização de Lisboa - Encosta da Ajuda” in *Revista Municipal*, ano II, n.º 6, Câmara Municipal de Lisboa - Direcção dos Serviços Centrais, Lisboa, Outubro/Dezembro 1940. p. 27.
- 236 **fig. 02.92** • Vista panorâmica do Restelo Sul. Arquivo Municipal Fotográfico. (PT/AMLSB/AJF/S00733).
- 238 **fig. 02.93** • Secções-tipo das ruas dos bairros de casas de renda económica:
 a) Rua principal;
 b) Rua secundária.
- 240 **fig. 02.94** • “Perfis transversais-tipo” e “Esquema da distribuição dos diferentes tipos de edifícios” do “Plano de Urbanização da Zona a Sul da Av.º Alferes Malheiro.” in COSTA, João Pedro, *Bairro de Alvalade, Um Paradigma no Urbanismo Português*, Livros Horizonte, Faculdade de Arquitectura – UTL, Lisboa, 2002. p. 34.
- 242 **fig. 02.95** • As avenidas envolventes do Bairro de Alvalade. Fotografias da Avenida do Brasil e Avenida Gago Coutinho. Arquivo Fotográfico de Lisboa. cotas: PT/AMLSB/AJG/I02142; PT/AMLSB/ARM/I00925; PT/AMLSB/SPT/S00433; PT/AMLSB/KPI/I00071.

- 244 **fig. 02.96** • Alinhamentos e elementos focais das avenidas estruturantes do Bairro de Alvalade. (1:15.000).
- 244 **fig. 02.97** • Elementos focais das avenidas estruturantes do Bairro de Alvalade:
a) Avenida de Roma; Fotografia do Monumento a Santo António na Praça de Alvalade Arquivo Fotográfico Municipal. Cota: PT/AMLSB/FDM/001673.
b) Avenida da Igreja. Fotografia da Avenida da Igreja. Arquivo Fotográfico Municipal. Cota: PT/AMLSB/PAS/001820.
- 246 **fig. 02.98** • Ruas de distribuição local. Fotografia e secção transversal-tipo.
- 246 **fig. 02.99** • Impasses habitacionais. Fotografia e secção transversal-tipo.
- 246 **fig. 02.100** • Caminho pedonal. Fotografia e secção transversal-tipo.
- 248 **fig. 02.101** • Sobreposição do contorno do traçado urbano do Bairro de Alvalade à topografia. (1:15.000).
- 250 **fig. 02.102** • Montagem das plantas que compõem a Planta da cidade de Lisboa em 1950. in <http://lxi.cm-lisboa.pt/lxi/>
- 252 **fig. 02.103** • Traçado urbano da cidade de Lisboa em 2010.
- 254 **fig. 02.104** • “Variantes sobre o quarteirão moderno em Alvalade” in COSTA, João Pedro, “O Quarteirão, Elemento experimental no desenho da cidade contemporânea” in DIAS COELHO, Carlos (coord.) et alii, *Cadernos de Morfologia Urbana*, vol. I - Os Elementos Urbanos, Argumentum, Lisboa, 2013.
- 258 **fig. 02.105** • Fotografias da Avenida Infante Santo no final da década de 1950. Arquivo Fotográfico Municipal. Cotas: PT/AMLSB/ARM/100342; PT/AMLSB/MMJ/S00104.
- 258 **fig. 02.106** • Fotografias da construção da Avenida dos Estados Unidos da América. Arquivo Fotográfico Municipal. Cotas: PT/AMLSB/JBN/004664; PT/AMLSB/ARM/100441.
- 258 **fig. 02.107** • Fotografias do Bairro das Estacas recém edificado. Arquivo Fotográfico Municipal. Cotas: PT/AMLSB/SAL/S01010; PT/AMLSB/SER/S01011.
- 262-263 **fig. 02.108** • Decomposição dos Olivais Norte: traçado urbano; vias; edificado. (1:10.000)
- 264 **fig. 02.109** • Chelas.
a) Esquema geral do plano de urbanização de Chelas in *Habitação social na cidade de Lisboa, 1959-1966*, GTH-CML, 1967, p. 71.
- 266 **fig. 02.110** • Perspectiva do quarteirão piloto (com o previsto bloco comercial, nunca edificado). in TOSTÕES, Ana (coord.), *Arquitectura e Cidadania. Atelier Nuno Teotónio Pereira*, Quimera, Lisboa, 2004, p. 217.
- 266 **fig. 02.111** • Perspectiva de uma rua do Alto do Restelo. in TOSTÕES, Ana (coord.), *Arquitectura e Cidadania. Atelier Nuno Teotónio Pereira*, Quimera, Lisboa, 2004, p. 217.
- 266 **fig. 02.112** • “Restelo - Zona Piloto. Corte Transversal” in Portas, Nuno, “Resposta à reportagem crítica no jornal diário República” in *Arquitectura*, n.º 130, Lisboa, Maio 1974.
- 268 **fig. 02.113** • Plano de Urbanização de Telheiras - Simbologia e aplicação do sistema de notação espacial a uma Célula. 1975. in MELO, Sérgio, *Telheiras. Conteúdo e Continente*, Dissertação para a obtenção do Grau de Mestre em Arquitectura, Instituto Superior Técnico da Universidade de Lisboa, Junho de 2013, pp. 68, 69.
- 268 **fig. 02.114** • “Plano de Pormenor de Telheiras Sul - circulações e sua relação com as células e massas edificadas”, 1975. in *Arquitectura*, n.º 137, 1980, p. 47.
- 268 **fig. 02.115** • “Plano de Urbanização de Telheiras - Plano de Estruturas”, 1975. in MELO, Sérgio, *Telheiras. Conteúdo e Continente*, Dissertação para a obtenção do Grau de Mestre em Arquitectura, Instituto Superior Técnico da Universidade de Lisboa, Junho de 2013, p. 60.
- 270 **fig. 02.116** • Traçado urbano de Telheiras. (1:10.000).
- 270 **fig. 02.117** • Secção transversal da Rua Professor João Barreira. (1:500).
- 270 **fig. 02.118** • Secção transversal-tipo de uma rua de Telheiras. (1:500).
- 274-275 **fig. 02.119** • “Planta do Parque das Nações - Planos de Pormenor.” ParqueEXPO98, S.A. in <http://www.portaldasnacoes.pt/item/planos/>
- 274-275 **fig. 02.120** • Os tipos de ruas da Expo'98/Parque das Nações. Secções transversais (1:500).
a) Avenidas principais. (Avenida Dom João II);
b) Avenidas secundárias. (Passeio de Ulisses);
c) Ruas distribuidoras locais. (Rua da Ilha dos Amores);
d) Ruas-travessas. (Rua dos Aventureiros);
e) Passeios e caminhos pedonais. (Passeio de Neptuno).

Capítulo 03 Os nomes das formas das ruas em Lisboa

- 288 **fig. 03.1** • Os tipos geo-toponímicos.
- a) Alto do Longo e Alto do Penalva. Traçado urbano sobre a topografia. Planta (1:10.000)
 - b) Costa do Castelo. Traçado urbano sobre a topografia. Planta (1:10.000)
- 289 **fig. 03.2** • Os tipos geo-toponímicos.
- a) Regueirão dos Anjos. traçado urbano sobre a topografia. Planta (1:10.000)
 - b) Rampa das Necessidades. Perfil longitudinal (1:1.000)
- 292 **fig. 03.3** • Os tipos funcio-toponímicos. Avenidas (a vermelho) sobre um recorte do traçado urbano do centro de Lisboa. (1:25.000)
- 293 **fig. 03.4** • Os tipos funcio-toponímicos. A Avenida. Secções transversais (1:1.000).
- a) Avenida da Liberdade;
 - b) Avenida Duque de Loulé;
 - c) Avenida Marechal Craveiro Lopes (2ª Circular).
- 294 **fig. 03.5** • Os tipos funcio-toponímicos.
- a) Cais do gás. Secção transversal (1:1.000);
 - b) Descarga de barco no Cais do Sodré. Fotografia. Arquivo Fotográfico Municipal. Cota: PT/AMLSB/AJG/100025.
 - c) Passeio de Ulisses. Planta (1:5000) e secção transversal (1:1.000).
- 296 **fig. 03.6** • Os tipos funcio-toponímicos.
- a) Travessas do Bairro Alto, Bica e Madragoa sobre os respectivos traçados urbanos. (1:10.000);
 - b) Vila Berta. Planta (1:5.000) e secção transversal (1:1.000).
- 298 **fig. 03.7** • Os tipos morfo-toponímicos com origem no traçado.
- a) Becos de Alfama sobre o traçado urbano. (1:10.000);
 - b) Boqueirões do Aterro da Boavista sobre o tecido urbano. (1:5.000).
- 300 **fig. 03.8** • Os tipos morfo-toponímicos com origem no traçado.
- As Circulares Norte e Sul do Bairro da Encarnação sobre o tecido urbano. (1:5.000).
- 301 **fig. 03.9** • Os tipos morfo-toponímicos com origem no traçado.
- a) Caracol da Graça sobre o tecido urbano envolvente. (1:5.000);
 - b) Corredor da Torrinhã sobre o tecido urbano envolvente. (1:5.000).
- 304-305 **fig. 03.10** • Os tipos morfo-toponímicos com origem nos elementos de composição.
- a) Fotografias da Alameda Afonso Henriques. Arquivo Fotográfico Municipal. Cotas: PT/AMLSB/FER/000111, PT/AMLSB/SER/100262, PT/AMLSB/SER/100262;
 - b) Alameda Afonso Henriques. Planta (1:5.000);
 - c) Alameda Afonso Henriques. Corte (1:5.000).
- 306 **fig. 03.11** • Os tipos morfo-toponímicos com origem nos elementos de composição.
- a) Arcos. Fotografias. Arquivo Fotográfico Municipal. Arco Escuro (PT/AMLSB/EDP/S00646), Arco de Jesus (PT/AMLSB/LIM/000908).
 - b) Arcos abertos no pano sul da Cerca Velha sobre o tecido urbano. Planta (1:5.000);
 - c) Calçada do Combro sobre o tecido urbano. Planta (1:5.000).

- 308 **fig. 03.12** • Os tipos morfo-toponímicos com origem nos elementos de composição.
- a) Cunhal das Bolas. Planta (1:5.000). Fotografia. Arquivo Fotográfico Municipal. Cota: PT/AMLSB/EDP/000833;
 - b) Escadinhas de São Crispim. Planta (1:5.000) e Perfil longitudinal (1:500).
- 310 **fig. 03.13** • Os tipos morfo-toponímicos com origem nos elementos de composição.
- a) Estrada das Laranjeiras / Estrada da Luz e Estrada de Benfica sobre o traçado urbano actual de Lisboa. (1: 50.000)
 - b) Azinhaga do Porto. Secção transversal (1:500). Fotografia. Arquivo Fotográfico Municipal. Cota: PT/AMLSB/AJG/I02887.

Segunda Parte A origem da rua
Capítulo 04 Situação Topográfica

XXIX

- 320 **fig. 04.1** • Representação de Lisboa em meados do século XVI. BRAUN, Georg, Hogenberg, Franz, *Theatrum Urbium, Olisipo, sive ut pervetustae lapidum inscriptiones habent, Ulysippo, vulgo Lisbona florentissimum Portugalliae emporiv.; Cascale et Batheleem opp[ida] in Theatrum Urbium*, ca.1572 republicado em *Cities of the World, Complete Edition of the Colour Plates of 1572-1617*, Taschen, 2011.
- 322 **fig. 04.2** • Rua de Cumeada.
Traçado das ruas de cumeada sobre as colinas da Cotovia/Príncipe Real; Santana; e Graça/Penha de França. (1:25.000).
- 323 **fig. 04.3** • Rua de Vale.
Traçado das ruas de vale sobre os vales de: Lapa; São Bento; São José; Anjos; Santo André; Alfama; e Santo António. (1:25.000).
- 324 **fig. 04.4** • Rua de Cumeada. O caso da colina da Cotovia/Príncipe Real.
a) Rua da Escola Politécnica, Rua D. Pedro V e Rua da Misericórdia. Traçado das ruas sobreposto à topografia. (1:20.000).
b) Traçado urbano (1:20.000).
- 326-327 **fig. 04.5** • Rua de Vale. O caso do vale da Avenida da Liberdade.
a) Linha de vale sobre a topografia. (1:20.000)
b) Eixo composto pela Rua das Portas de Santo Antão, Rua de São José, Rua de Santa Marta e Rua de São Sebastião da Pedreira. Traçado da rua sobreposto à topografia. (1:20.000).
c) Rua de vale e duplicação pelo traçado da Avenida da Liberdade e António Augusto Aguiar. Traçado das ruas sobreposto à topografia e Traçado Urbano (1:20.000).
d) Traçado urbano. (1:20.000).
- 328 **fig. 04.6** • Rua de Costa. O caso da Rua de São Paulo e Rua da Boavista.
a) Traçado da rua sobreposto à topografia. (1:20.000)
b) Traçado urbano (1:20.000).
- 328 **fig. 04.7** • Rua de Meia encosta. O caso da Costa do Castelo.
a) Traçado da rua sobreposto à topografia. (1:20 000).
b) Traçado urbano. (1:20 000).
- 330 **fig. 04.8** • Ruas Trepadoras - Rua Perpendicular à pendente. O caso do Beco do Quebra Costas.
a) Traçado da rua sobreposto à topografia. (1:5.000)
b) Traçado urbano (1:5.000).

- 330 **fig. 04.9** • Ruas Trepadoras - Rua Oblíqua à pendente. O caso da Rua de Santo António da Sé; Rua Augusto Rosa; e Rua do Limoeiro.
a) Traçado da rua sobreposto à topografia. (1:20.000)
b) Traçado urbano (1:20.000).
- 332 **fig. 04.10** • Ruas Trepadoras - Rua Recortada à pendente. O caso do Caracol da Graça.
a) Traçado da rua sobreposto à topografia. (1:5.000)
b) Traçado urbano (1:5.000).
- 332 **fig. 04.11** • Ruas Trepadoras - Rua Recortada à pendente. O caso da Rua João Pereira da Rosa.
a) Traçado da rua sobreposto à topografia. (1:5.000)
b) Traçado urbano (1:5.000).

Capítulo 05 Iniciativa e Propósito

- 340 **fig. 05.1** • Ruas de iniciativa privada - Ruas de loteamento. Diagramas (1:10.000) e secções transversais-tipo (1:500).
a) Vila Nova da Oliveira ao Carmo;
b) Príncipe Real;
c) Bairro Estrela d'Ouro, na Graça.
- 342 **fig. 05.2** • Ruas de iniciativa privada - Ruas de loteamento. Secções transversais-tipo (1:500).
a) Rua Fialho de Almeida, Bairro Azul;
b) Rua Portugal Durão, Bairro da Bélgica;
c) Rua Cristóvão de Figueiredo, Bairro Santos.
- 342 **fig. 05.3** • Ruas de iniciativa privada - Ruas de loteamento. As vilas.
a) Vila Cândida. Arruamentos e parcelário a vermelho. (1:2.000).
b) Fotografias da Vila Rodrigues.
- 344 **fig. 05.4** • Ruas de iniciativa pública - Ruas de urbanização. Traçado (1:15.000) e secções transversais-tipo (1:500).
a) Baixa
b) Bairro da Encarnação
- 346 **fig. 05.5** • Ruas de iniciativa pública - Ruas de urbanização. Avenidas Novas. Traçado (1:25.000) e secções transversais-tipo (1:1.000).
- 348 **fig. 05.6** • Ruas de iniciativa pública - Ruas de circulação circulares. (1:50.000)
- 348 **fig. 05.7** • Ruas de iniciativa pública - Ruas de circulação radiais: ancestrais (limites a preto) e de duplicação (traçado a vermelho). (1:50.000).
- 350 **fig. 05.8** • Ruas de iniciativa pública - Ruas monumentais.
a) Avenida D. Carlos I sobre a hierarquia do traçado urbano. (1:15.000).
b) Avenida da Torre de Belém sobre a hierarquia do traçado urbano do Restelo. (1:15.000).
c) Avenida da Liberdade. Secção transversal na Praça dos Restauradores. (1:500).
- 352 **fig. 05.8** • Ruas de iniciativa pública - Ruas militares induzidas.
O mimetismo de muralhas e a convergência de traçados nas portas das cercas Velha e Fernandina. (1:10.000).
- 354 **fig. 05.9** • Ruas de iniciativa pública - Ruas militares induzidas.
Travessa do Baluarte e muralhas do baluarte do Sacramento e do Livramento. (1:10.000).

Capítulo 06 Concepção

- 364 **fig. 06.1** • A rua como ideia de linha. O eixo formado pelas ruas desde o Rossio até São Sebastião da Pedreira.
a) Traçado sobre a topografia (1:20.000).
b) Traçado sobre o traçado urbano envolvente. (1:20.000)
- 336 **fig. 06.2** • A rua como ideia de corredor. Traçado e perfil transversal.
a) Regularizações e rasgamentos de ruas sobre o traçado urbano seiscentista de Lisboa (1:10.000).
b) Secções transversais das regularizações e rasgamentos de ruas seiscentistas. (1:500).
- 368 **fig. 06.3** • A rua como ideia de corredor. Traçado e perfil transversal.
a) Traçado urbano de Santa Isabel (1:10.000).
b) Secção transversal-tipo das ruas de 25 palmos de largura. (1:500).

- 368 **fig. 06.4** • A rua como ideia de corredor: Traçado e perfil transversal. Secção transversal-tipo da nova Circunvalação de 1885 in VIEIRA DA SILVA, "Dispersos", Vol. I, Lisboa, 1954. p. 89.
- 370 **fig. 06.5** • A rua como ideia de corredor: Traçado e perfil transversal. Alargamento da Rua das Trinas.
a) Diagrama do alargamento sobre o traçado preexistente da Madragoa (1:5.000).
b) Secção transversal-tipo do alargamento (1:500).
- 372-373 **fig. 06.6** • A rua como ideia de corredor: Traçado e parcelamento. Vila Nova da Oliveira; Madragoa; Bica.
a) Parcelário; dedução da malha de composição; hierarquia do traçado. (1:5.000).
b) Secção transversal-tipo de rua e de travessa de cada caso. (1:500).
- 374 **fig. 06.7** • A rua como ideia de corredor: Traçado e parcelamento. Lapa.
a) Hierarquia do traçado (1:5.000).
b) Secções transversais de ruas. A Rua dos Remédios à Lapa (norte-sul) e Rua das Praças (nascente-poente). (1:500).
- 376 **fig. 06.8** • A rua como ideia de corredor: Traçado, parcelamento e edificado. Os elementos de composição da Baixa Pombalina. XXXI
a) Hierarquia do traçado. (1:10.000).
b) Composição de fachadas e malha estrutural e de composição. (1:1.000).
c) Sistema construtivo - Perspectiva da "gaiola pombalina" do edifício da Rua do Ouro, n.º 25 in MASCARENHAS, Jorge, *Sistemas de Construção V - O Edifício de Rendimento da Baixa Pombalina*, Livros Horizonte, 2004
- 377 **fig. 06.9** • A rua como ideia de corredor: Traçado, parcelamento e edificado. Calçada do Conde de Vila Nova.
a) Abertura e parcelamento da Calçada do Conde de Vila Nova sobre o traçado preexistente (1:5.000).
b) Malha de composição da rua e do parcelário (1:5.000)
c) Secção transversal-tipo (1:500).
- 377 **fig. 06.10** • A rua como ideia de corredor: Traçado, parcelamento e edificado. Vila Gadanho.
a) Traçado e parcelamento sobre o traçado urbano envolvente. (1:5.000).
b) Secção transversal. (1:500)
c) Fotografia da Vila Gadanho.
- 378 **fig. 06.11** • A rua como ideia de espaço equipado. O mobiliário urbano.
a) "Desenho junto ao programa da arrematação de banco de ferro e madeira para a Avenida da Liberdade" in TOSTÕES, Ana, ROSSA, Walter (coord.), Lisboa. *O Plano da Baixa Hoje*, Catálogo de Exposição, CML, Lisboa, 2008. figura n.º 300.
b) "Perfis Transversais da Avenida da Liberdade" in TOSTÕES, Ana, ROSSA, Walter (coord.), Lisboa. *O Plano da Baixa Hoje*, Catálogo de Exposição, CML, Lisboa, 2008. figura n.º 296.
c) "Profil d'une rue" in PATTE, Pierre, *Mémoires sur les objets les plus importants de l'architecture*, 1769. Planche II, pg. 70.
- 380 **fig. 06.12** • A rua como ideia de espaço equipado. Traçado e parcelamento. Secções transversais-tipo das avenidas. (1:500).
- 380 **fig. 06.13** • A rua como ideia de espaço equipado. Traçado e parcelamento.
a) Parcelamento de uma amostra do tecido urbano das Avenidas. (1:5.000).
b) Parcelamento de uma amostra do tecido urbano do *Ensanche* de Barcelona. (1:5.000).

- 382 **fig. 06.14** • A rua como ideia de espaço equipado. Traçado e parcelamento.
a) Traçado actual dos arruamentos abertos no Aterro da Boavista sobre o parcelamento preexistente. (1:5.000).
b) Fotografias da Rua (Avenida) 24 de Julho. Arquivo Fotográfico Municipal.
 Cotas: PT/AMLSB/JBN/000345; PT/AMLSB/JBN/003542; PT/AMLSB/SER/102352; PT/AMLSB/CRU/000621.
- 384 **fig. 06.15** • A rua como ideia de espaço equipado. Traçado, parcelamento e edificado. Bairro do Alvito. MONTEZ, Paulino, Lisboa. *Alcântara/Alvito. Extensão Noroeste da Cidade. Plano do Bairro Económico Doutor Oliveira Salazar.*, col. Estudos de Urbanismo em Portugal pelo Arquitecto Paulino Montez n.º2, Lisboa, Julho 1938 pp. 17, 19, 22, 25, 26.
a) Perspectiva do bairro.
b) Casa tipo I-A.
- 386 **fig. 06.16** • A rua como ideia de espaço equipado. Traçado, parcelamento e edificado. Bairro do Alvito.
a) Matriz da hierarquia do traçado urbano proposto.
b) Secção transversal-tipo proposta para as ruas de circulação marginais. (1:500).
b) Secção transversal-tipo proposta para as ruas transversais interiores ao bairro. (1:500).
b) Secção transversal-tipo actual das ruas transversais interiores ao bairro. (1:500).
- 388 **fig. 06.17** • A rua como ideia de espaço equipado. Equipar a rua preexistente. Os elevadores.
a) Elevador da Bica. Arquivo Fotográfico Municipal, cota: PT/AMLSB/ARM/101197.
b) Elevador da Bica. Arquivo Fotográfico Municipal, cota: PT/AMLSB/TAV/000024.
c) Elevador do Lavra. Arquivo Fotográfico Municipal, cota: PT/AMLSB/ARM/S00003.
- 390-391 **fig. 06.18** • A rua como ideia de espaço equipado. Equipar a rua preexistente.
a) Folha 35 da Carta Topographica de Lisboa 1856-1858 in “*Atlas da Carta Topographica de Lisboa levantada em 1856, 1857 e 1858 (...) sob a direcção de Filipe Folque (...)*” extraídas de: VIEGAS, Inês Morais, TOJAL, Alexandre Arménio (coord. ed.), *Atlas da Carta Topográfica de Lisboa sob a direcção de Filipe Folque: 1856-1858*, Câmara Municipal de Lisboa, Departamento de Património Cultural, Arquivo Municipal de Lisboa, Lisboa, 2000.
b) Folha 10G do “*Levantamento da Planta de Lisboa: 1904-1911*” coordenado por Júlio António Vieira da Silva Pinto e Alberto de Sá Correia, extraídas de: VIEGAS, Inês Morais, TOJAL, Alexandre Arménio (coord. ed.), “*Levantamento da Planta de Lisboa: 1904-1911*”, Câmara Municipal de Lisboa, Departamento de Património Cultural, Arquivo Municipal de Lisboa, Lisboa, 2005.
- 392 **fig. 06.19** • A rua como ideia de espaço equipado. O traçado apesar do edificado. Olivais Norte.
a) Traçado das vias. (1:10.000).
b) Tecido edificado. (1:10.000).

Capítulo 07 Produção

- 398 **fig. 07.1** • Sedimentação do traçado da Estrada da Circunvalação.
a) Traçado reconhecível sobre o traçado urbano actual de Lisboa (1:50.000).
b) Secção transversal da Rua Maria Pia (1:500).
b) Secção transversal da Avenida Duque de Ávila (1:500).
- 400 **fig. 07.2** • Adição de conjunto. Os traçados de preenchimento e expansão e de rasgamento pós-terramoto de 1755 em relação aos percursos matriz. (1:20.000).
- 404 **fig. 07.3** • Adição de conjunto. Fotografia aérea do Bairro da Madre de Deus. Arquivo Fotográfico Municipal, cota: PT-AMLSB-FER-006778. Fotografia aérea do Bairro da Encarnação in JORGE, Filipe (coord.), *Lisboa Vista do Céu*, Argumentum, 2013, p. 140.
- 404 **fig. 07.4** • Adição singular. Adição da Rua Saraiva de Carvalho ao traçado urbano preexistente. (1:10.000).
- 406 **fig. 07.5** • Sobreposição ou rasgamento de ruas. *Carta Topographica da Cidade de Lisboa. [1882. Esta carta indica os melhoramentos posteriores e o projecto d'algumas obras a executar no futuro]. in FOLQUE, Filipe, Carta topographica da cidade de Lisboa [Lisboa : Direcção Geral dos Trabalhos Geodésicos], 1871 (pub. 1887). Arquivo da Biblioteca Nacional de Portugal, cota: cc-399-a.*
- 406 **fig. 07.6** • Sobreposição ou rasgamento de ruas. Abertura do traçado da Avenida D. Carlos I sobre o traçado urbano preexistente. (1:10.000).
- 410 **fig. 07.7** • Sedimentação ao longo de um percurso matriz. Ruas desde as Portas de Santa Catarina até à Ribeira de Alcântara. (1:35.000).

- 410 **fig. 07.8** • Sedimentação por regularização. Primitivo traçado da Rua de São João da Praça sobre o tecido urbano actual. (1:2.000).
- 412 **fig. 07.8** • Avenida da Liberdade.
- a) Identificação das operações de produção do traçado da Avenida da Liberdade. (1:7.500).
 - b) Sobreposição da Avenida da Liberdade à cartografia de Lisboa de meados do séc. XIX. (1:7.500).

Terceira Parte A forma da rua
Capítulo 08 Traçado

XXXIII

- 422 **fig. 08.1** • A *deformação* gerada pelo [1] encontro da malha ortogonal com a topografia; [2] *deformação elástica*; [3] *fractura*; [4] *renúncia*. in LIPSKY, Florence, San Francisco. *La grille sur les collines/ The Grid meets the Hills*, Editions Parenthèses, Marseille, 1999. p. 107.
- 424 **fig. 08.2** • Os limites da aplicação da linha recta. Relação do traçado das ruas com a topografia. (1:15.000).
- a) Ruas de Campo de Ourique;
 - b) Ruas da Baixa Pombalina;
 - c) Fotografia aérea do tecido urbano da Baixa Pombalina e envolvente in JORGE, Filipe (coord.), *Lisboa Vista do Céu*, Argumentum, 2013. p. 42.
- 425 **fig. 08.3** • Os limites da aplicação da linha recta. Relação do traçado das ruas do Bairro Social da Ajuda com a parcela antecedente. (1:5.000).
- a) O princípio de composição simétrica sobreposto ao limite da parcela preexistente (a vermelho);
 - b) O princípio de composição simétrica sobreposto ao traçado urbano actual e ao limite da parcela preexistente (a vermelho).
- 428 **fig. 08.4** • Adaptação do traçado da rua por torção. A inflexão. Caracol da Graça. (1:5.000).
- 429 **fig. 08.5** • Adaptação do traçado da rua por torção. Inflexão e encurvamento.
- a) Fotografia do Caracol da Graça. Arquivo Fotográfico Municipal. Cota PT/AMLSB/POZ/100070.
 - b) Fotografia das Escadinhas de São Crispim. Arquivo Fotográfico Municipal. Cota PT/AMLSB/POZ/100104.
- 429 **fig. 08.6** • Adaptação do traçado da rua por torção. O encurvamento. Escadinhas de São Crispim. (1:5.000).
- 430 **fig. 08.6** • Adaptação do traçado da rua por torção. A inflexão. O eixo principal de expansão das *Avenidas*. (1:15.000).
- 432 **fig. 08.7** • Adaptação do traçado da rua por torção. A inflexão.
- a) Traçado da Calçada da Patriarcal, da Rua da Alegria e das Escadinhas da Mãe d'Água da Alegria sobre a topografia. (1:5.000)
 - b) Secção transversal à pendente. (1:1.000)

- 434 **fig. 08.8** • Adaptação do traçado da rua por mimetismo do contexto. O mimetismo das cumeadas.
- a) Cumeadas e topografia da colina do Príncipe Real (1:10.000)
 - b) Traçado da Rua da Escola Politécnica e Rua D. Pedro V sobre o traçado urbano do Príncipe Real (1:10.000)
 - c) Cumeadas e topografia das colinas da Graça e da Penha (1:10.000)
 - d) Traçado da Rua da Graça e da Rua da Penha de França sobre o traçado urbano do Príncipe Real (1:10.000)
- 435 **fig. 08.9** • Adaptação do traçado da rua por mimetismo do contexto. O mimetismo das linhas de vale.
- a) Linha de vale e topografia do vale dos Anjos / Arroios (1:10.000)
 - b) Traçado da Rua do Benfornoso / Rua dos Anjos / Rua de Arroios / Rua Alves Torgo / Rua Quirino da Fonseca dos Anjos e da duplicação feita pela Rua da Palma / Avenida Almirante Reis sobre o traçado urbano (1:10.000).
- 436 **fig. 08.10** • Adaptação do traçado da rua por mimetismo do contexto. O mimetismo das linhas de vale.
- a) Localização da ermida e da linha de vale sobre a topografia de Santo Amaro. (1:15.000).
 - b) Malha de concepção do Bairro do Alto de Santo Amaro entre os eixos preexistentes. (1:15.000).
 - c) Identificação dos elementos de composição principais sobre o traçado do Bairro do Alto de Santo Amaro. (1:15.000)
- 438 **fig. 08.11** • Adaptação do traçado da rua por mimetismo do contexto. O mimetismo das linhas de vale.
- Traçado da Avenida do Santo Condestável e da Estrada de Chelas sobre a topografia. (1:15.000).
- 440-441 **fig. 08.12** • Adaptação do traçado da rua por mimetismo do contexto. O mimetismo das curvas de nível. Decomposição elementar em: topografia e preexistências; malha de composição; malha adaptada à topografia; hierarquia do traçado com as ruas que mimetizam as curvas de nível a vermelho.
- a) Bairro do Restelo Sul. (1:20.000);
 - b) Bairro da Madre de Deus. (1:15.000);
 - c) Bairro da Calçada dos Mestres. (1:15.000).
- 442 **fig. 08.13** • Adaptação do traçado da rua por mimetismo do contexto. O mimetismo das curvas de nível. Decomposição elementar em: vector da rua sobre a topografia; traçado da rua sobre o traçado urbano. (1:15.000):
- a) Rua Damasceno Monteiro;
 - b) Costa do Castelo.
- 444 **fig. 08.14** • Adaptação do traçado da rua por mimetismo do contexto. O mimetismo da linha de costa.
- Traçados ancestrais (a preto) e de duplicação sobre os aterros portuários (a vermelho). (1:40.000).
- 446 **fig. 08.15** • Continuidade do traçado da rua apesar do contexto ou forçar os limites do sítio. A inclinação do perfil longitudinal. Rua das Praças.
- a) Traçado sobre o tecido urbano e topografia. (1:5.000).
 - b) Secção longitudinal. (1:2000).
- 448 **fig. 08.16** • Continuidade do traçado da rua apesar do contexto ou forçar os limites do sítio. Os degraus ao longo do perfil longitudinal - escadas e escadinhas. Beco do Quebra Costas.
- a) Traçado sobre o tecido urbano e topografia. (1:2.000).
 - b) Secção longitudinal. (1:1000).
- 449 **fig. 08.17** • Continuidade do traçado da rua apesar do contexto ou forçar os limites do sítio. A descontinuidade vertical. Beco do Caldeira e Beco da Boavista.
- a) Traçado sobre o tecido urbano. (1:2.000).
 - b) Secção longitudinal. (1:1000).
- 450 **fig. 08.18** • Continuidade do traçado da rua apesar do contexto ou forçar os limites do sítio. Pontes, viadutos e túneis - quando o traçado se solta do plano do chão. Os viadutos das Avenidas sobre o eixo da Rua de Santa Marta e Rua de São Sebastião da Pedreira.
- a) Traçado sobre o traçado urbano. (1:15.000).
 - b) Secção transversal no viaduto da Avenida Duque de Loulé sobre a Rua de Santa Marta. (1:1.000).

- 454 **fig. 08.19** ● O traçado da rua e o alinhamento. O edificado excepcional como foco do traçado da rua.
- a) A frente da Igreja de São Roque e o alinhamento da Rua da Misericórdia. (1:5.000).
 - b) Fotografia da Rua da Misericórdia em direcção a São Roque. Arquivo Fotográfico Municipal, cota: PT/AMLSB/SER/S05482.
 - c) As torres da Igreja Paroquial de Santa Catarina e os alinhamentos da Calçada do Combro e Rua dos Poiais de São Bento. (1:5.000)
- 455 **fig. 08.19** ● O traçado da rua e o alinhamento. O edificado excepcional como foco do traçado da rua.
- a) A Basílica da Estrela e os alinhamentos da Avenida Pedro Álvares Cabral e da Rua Domingos Sequeira. (1:10.000).
 - b) Fotografia da Avenida Pedro Álvares Cabral em direcção à Estrela. Arquivo Fotográfico Municipal, cota: PT/AMLSB/EDP/000559.
 - c) As igreja da Madalena, de Santo António e a Sé e os alinhamentos da Rua da Conceição e Rua de Santo António da Sé. (1:5.000).
- 456 **fig. 08.20** ● O traçado da rua e o alinhamento. O edificado excepcional como foco do traçado. A Torre Galp e o alinhamento da Alameda dos Oceanos. (1:15.000).
- 458 **fig. 08.21** ● O traçado da rua e o alinhamento. O edificado excepcional como foco do traçado da rua.
- a) As escadarias de entrada do IST e os alinhamentos da Avenida João Crisóstomo e da Alameda Afonso Henriques. (1:15.000).
 - b) A torre da Estação Fluvial de Belém e o alinhamento da Calçada da Ajuda. (1:15.000).
- 460 **fig. 08.22** ● O traçado da rua e o alinhamento. Os monumentos evocativos como focos do traçado da rua.
- a) A estátua equestre de D. José I e o alinhamento da Rua Augusta. (1:10.000).
 - b) e c) Fotografias da Rua Augusta em direcção ao Arco Monumental e à estátua de D. José I.
 - d) Fotografias da estátua equestre de D. José I e a entrada da Rua Augusta (PT/AMLSB/ALV/I00001).
- 461 **fig. 08.23** ● O traçado da rua e o alinhamento. Os monumentos evocativos como focos do traçado da rua.
- a) Posição inicial da estátua equestre de D. João I no centro da Praça da Figueira. (1:10.000).
 - b) Posição da estátua equestre de D. João I axial ao alinhamento da Rua da Prata. (1:10.000).
- 462 **fig. 08.24** ● O traçado da rua e o alinhamento. As árvores singulares como foco do traçado da rua.
- A palmeira do Largo de São Miguel e as torres da Igreja de São Miguel e os alinhamentos das ruas envolventes. (1:2.000)
- 464 **fig. 08.25** ● O traçado da rua e o alinhamento. As árvores singulares como foco do traçado da rua.
- a) Fotografia da palmeira marginal à da Rua das Janelas Verdes em direcção ao Largo de Santos-o-Velho.
 - b) Os elementos vegetais e o alinhamento da Rua das Janelas Verdes entre o Jardim 9 de Abril e a Igreja de Santos-o-Velho. (1:5.000).
- 466 **fig. 08.26** ● O traçado da rua e o alinhamento. O Tejo como foco do traçado da rua.
- Alinhamento das ruas do bairro da Lapa e a Rua das Trinas em relação ao Tejo. (1:10.000).

- 467 **fig. 08.27** • O traçado da rua e o alinhamento. O Tejo como foco do traçado da rua.
a) Alinhamento da Rua do Alecrim em direcção ao Tejo. (1:10.000).
b) Fotografia da Rua do Alecrim em direcção ao Tejo. Arquivo Fotográfico Municipal, cota: PT/AMLSB/ACU/100022.
- 468 **fig. 08.28** • O traçado da rua e o alinhamento. O Tejo como foco do traçado da rua.
a) O alinhamento da Rua Augusta. (1:10.000).
b) Fotografia aérea do alinhamento da Rua Augusta a partir do Tejo. Arquivo Fotográfico Municipal, cota: PT/AMLSB/POR/051946.
c) Fotografia do Cais das Colunas. Arquivo Fotográfico Municipal, cota: PT/AMLSB/ART/000843.
- 470 **fig. 08.29** • O traçado da rua e o alinhamento. A Rua de São Ciro e a Basílica da Estrela.
a) Fotografia em direcção à Basílica da Estrela.
b) Fotografia de costas para a Basílica da Estrela.
- 472 **fig. 08.30** • O traçado da rua e a ordem. Ordem e traçado de ruas preconcebidas. Avenidas
a) Traçado urbano. (1:15.000).
b) Hieraquia das ruas que compõem o traçado urbano. (1:15.000).
- 474 **fig. 08.31** • O traçado da rua e a ordem. Ordem e traçado de ruas preconcebidas. Baixa Pombalina.
a) Traçado urbano. (1:15.000).
b) Hieraquia das ruas que compõem o traçado urbano. (1:15.000).
- 474 **fig. 08.32** • O traçado da rua e a ordem. Ordem e traçado de ruas preconcebidas. Alvalade.
a) Traçado urbano. (1:15.000).
- 475 **fig. 08.33** • O traçado da rua e a ordem. Ordem e traçado de ruas preconcebidas. Bairro da Encarnação.
a) Hieraquia das ruas que compõem o traçado urbano. (1:15.000).
b) Secções transversais-tipo de rua secundária (Rua 5) e rua principal (Alameda da Encarnação). (1:1.000).
- 475 **fig. 08.34** • O traçado da rua e a ordem. Ordem e traçado de ruas preconcebidas. Alvalade.
a) Hieraquia das ruas que compõem o traçado urbano. (1:15.000).
- 476 **fig. 08.35** • O traçado da rua e a ordem. Ordem e traçado de ruas preconcebidas. Expo'98 / Parque das Nações.
a) Traçado urbano. (1:15.000).
b) Hieraquia das ruas que compõem o traçado urbano. (1:15.000).
- 478 **fig. 08.36** • O traçado da rua e a ordem. Ordem e traçado de ruas sedimentares. Decomposição do tecido urbano de Alfama. (1:5.000).
a) Topografia; **b)** Parcelário; **c)** Traçado urbano; **d)** Parcelário e traçado inscrito numa possível matriz ortogonal de composição; **e)** Hieraquia das ruas e espaços que compõem o traçado urbano; **f)** Reconstituição da matriz de composição ortogonal.
- 480 **fig. 08.37** • O traçado da rua e a ordem. Ordem e traçado de ruas sedimentares e preconcebidas.
a) Traçados preconcebidos adicionados aos percursos matriz na segunda metade do século XVIII. (1:20.000).
b) Traçados dos arruamentos de Vila Nova de Andrade e do Bairro Alto adicionados ao eixo da Rua do Alecrim / Rua da Misericórdia / Rua de São Pedro de Alcântara / Rua D. Pedro V. (1:20.000).
- 482 **fig. 08.38** • O traçado da rua e a ordem. Ordem e traçado de ruas sedimentares e preconcebidas.
a) Traçados preconcebidos adicionados ao traçado da Rua Morais Soares / Avenida Afonso III. (1:20.000).
b) Traçados preconcebidos adicionados ao eixo da Calçada do Combro / Rua do Poço dos Negros / Rua da Esperança / Rua das Janelas Verdes (1:20.000).
- 484 **fig. 08.39** • O traçado da rua e a ordem. Ordem e traçado de ruas sedimentares e preconcebidas.
a) Traçados preconcebidos da Avenida Pedro Álvares Cabral / Rua de São Jorge / Rua da Estrela de sobreposição ou rasgamento em relação aos traçados sedimentares preexistentes. (1:10.000).
b) Traçado preconcebido da Avenida D. Carlos I de sobreposição ou rasgamento em relação aos traçados sedimentares preexistentes. (1:10.000).

Capítulo 09 Secção Transversal

- 492 **fig. 09.1** • Os elementos naturais geradores da assimetria da secção. O desnível topográfico. Secções transversais. (1:1.000).
a) Rua e Calçada do Duque;
b) Rua Maria Pia;
c) Caracol da Graça;
d) Costa do Castelo.
- 493 **fig. 09.2** • Os elementos naturais geradores da assimetria da secção. A margem do Tejo. Secções transversais. (1:1.000).
a) Cais do Gás;
b) Avenida de Brasília junto à Doca de Belém e perto da Central Tejo;
c) Passeio do Tejo e Passeio de Neptuno;
d) Ribeira das Naus com a marcação da baixa-mar e preia-mar.
- 494 **fig. 09.3** • Os elementos infraestruturais geradores da assimetria da secção. A linha de comboio. Secções transversais. (1:1.000).
a) Avenida 24 de Julho;
b) Estação de Entrecampos sobre a Avenida da República e junto à Rua Doutor Eduardo Neves;
c) Passeio do Báltico (2 secções);
d) Estação de Alvalade. Rua João Villaret e Rua Infante Dom Pedro.
- 496 **fig. 09.4** • Os elementos infraestruturais geradores da assimetria da secção. O aqueduto. Secções transversais. (1:1.000).
a) Rua das Amoreiras;
b) Rua 2, Bairro da Calçada dos Mestres;
c) Rua do Pau de Bandeira e Travessa do Chafariz das Terras, Lapa.
- 498 **fig. 09.5** • As secções assimétricas residuais. Tapadas e jardins.. Planta com parcelário marginal (1:5.000) e secções transversais. (1:1.000).
a) Calçada das Necessidades, Necessidades;
b) Calçada da Tapada, Alcântara.
- 500 **fig. 09.6** • As secções assimétricas residuais. Tapadas e jardins.. Planta com parcelário marginal (1:5.000) e secções transversais. (1:1.000).
a) Rua Marquês de Sá da Bandeira junto à Fundação Calouste Gulbenkian;
b) Rua da Estrela junto ao Jardim da Estrela.
- 502 **fig. 09.7** • As secções assimétricas residuais. Resíduos sedimentares. Traçado da Rua do Arco do Cego sobre o traçado urbano actual (1:15.000).
- 503 **fig. 09.8** • As secções assimétricas residuais. Resíduos sedimentares. Secções transversais. (1:1.000).
a) Rua do Arco do Cego;
b) Travessa Aboím Ascensão;
c) Rua Abílio Lopes do Rego.
- 504 **fig. 09.8** • As secções assimétricas preconcebidas. Secções transversais. (1:1.000).
a) Avenida Infante Santo;
b) Rua Antero de Figueiredo, Bairro das Estacas;
c) Avenida dos Estados Unidos da América.
- 506-507 **fig. 09.9** • As secções assimétricas preconcebidas. Planta (1:5.000) e secções transversais (1:500) com recuos assinalados.
a) Calçada da Estrela, Estrela;
b) Rua do Sol ao Rato, Santa Isabel;
c) Rua Coelho da Rocha, Campo de Ourique.

- 508 **fig. 09.10** • As secções simétricas em tecidos homogéneos. Bairro de Alvalade. Traçado urbano (1:5.000) e secções transversais (1:1.000).
- 510 **fig. 09.11** • As secções simétricas em tecidos homogéneos. Traçado urbano (1:5.000) e secções transversais (1:1.000).
a) Alfama;
b) Bairro Alto;
c) Campo de Ourique. A importância da arborização para o equilíbrio da secção transversal da Rua Ferreira Borges.
- 512-513 **fig. 09.12** • As secções simétricas em eixos estruturantes e de articulação entre tecidos urbanos distintos em ruas sedimentares. Rua da Escola Politécnica; Rua D. Pedro V; Rua da Misericórdia; Rua do Alecrim.
a) Traçado da rua sobre a topografia (1:5.000);
b) Traçado da rua sobre o traçado urbano das áreas homogéneas envolventes (1:5.000);
c) Secções transversais das várias partes da rua (1:1.000).
- 514-515 **fig. 09.13** • As secções simétricas em eixos estruturantes e de articulação entre tecidos urbanos distintos em ruas sedimentares. Rua da Esperança; Rua da Boavista; Rua de São Paulo.
a) Traçado da rua sobre a topografia (1:5.000);
b) Traçado da rua sobre o traçado urbano das áreas homogéneas envolventes (1:5.000);
c) Secções transversais das várias partes da rua (1:1.000).
- 516 **fig. 09.14** • As secções simétricas em eixos estruturantes e de articulação entre tecidos urbanos distintos em ruas preconcebidas. Avenida Pedro Álvares Cabral; Avenida da Liberdade
a) Traçado das duas Avenidas sobre o traçado urbano das áreas homogéneas envolventes (1:15.000);
b) Secções transversais das várias partes da rua (1:1.000).
- 520 **fig. 09.15** • O equilíbrio dos lados da secção da rua. A Baixa Pombalina.
a) Quarteirões sobre o traçado urbano (1:10.000);
b) Secções transversais dos tipos hierárquicos de ruas (1:1.000).
- 521 **fig. 09.16** • O equilíbrio dos lados da secção da rua. A Baixa Pombalina.
a) Quarteirões sobre o traçado urbano (1:10.000);
b) Secções transversais dos diferentes tipos hierárquicos de ruas (1:1.000).
- 522 **fig. 09.17** • O predomínio da altura. Alfama.
a) Rua de São Miguel e Largo de São Miguel sobre o tecido urbano (1:2.000);
b) Secções transversais do Largo de São Miguel e da Rua de São Miguel (1:1.000).
- 524-525-526-527 **fig. 09.18** • O predomínio da altura. Ruas de diferentes zonas homogéneas centrais de Lisboa. Localização das ruas no traçado urbano de Lisboa (1:15.000). Secções transversais (1:500):
a) Rua da Indústria; **b)** Rua 4 de Infância; **c)** Rua das Janelas Verdes; **d)** Rua Dr. Teófilo Braga; **e)** Rua Vicente Borge; **f)** Calçada Engenheiro Miguel Pais; **g)** Rua Luciano Cordeiro; **h)** Travessa da Queimada; **i)** Rua das Gáveas; **j)** Escadinhas da Oliveira; **l)** Rua da Condessa; **m)** Rua dos Douradores; **n)** Beco das Farinhas; **o)** Rua do Capelão; **p)** Rua Maria Andrade; **q)** Travessa de São João da Praça; **r)** Escadinhas do Terreiro do Trigo; **s)** Rua de São Miguel.
- 534 **fig. 09.19** • O equilíbrio da altura e da largura. Secções transversais (1:1.000).
a) Comparação entre a reconstituição de uma rua do Bairro Alto, a Rua Augusta e a *Ulitsa Zhdchevo Rossi* (São Petersburgo);
b) Avenida Ressano Garcia (Bairro Azul) e Rua Sousa Viterbo (Bairro Lopes);
c) Avenida Infante Santo (Estrela), Rua D. João V (Amoreiras) e Avenida Guerra Junqueiro (Alameda);
d) Rua Sampaio Bruno e Rua Almeida e Sousa (Campo de Ourique).
- 536 **fig. 09.20** • O predomínio da largura e o papel da arborização na secção transversal da rua.
a) Secção transversal da Rua Borges Carneiro (1:500);
b) Fotografia da Rua Borges Carneiro;
c) Secção transversal da Rua das Necessidades (1:500);
d) Fotografia da Rua das Necessidades.
- 538 **fig. 09.21** • O predomínio da largura e o papel da arborização na secção transversal da rua. Secções transversais (1:1.000).
a) Avenida da Liberdade vs. Rua de São José;
b) Avenida D. Carlos I vs. Rua de São Bento;
c) Avenida Almirante Reis vs. Rua dos Anjos e Regueirão dos Anjos.

- 540 **fig. 09.22** • O predomínio da largura e o papel da arborização na secção transversal da rua. Secções transversais (1:1.000).
a) Avenida Pedro Álvares Cabral vs. Rua Saraiva de Carvalho;
b) Rua Ferreira Borges vs. Rua Silva Carvalho;
c) Rua Saraiva de Carvalho (pré séc. XIX) vs. Rua Saraiva de Carvalho (adição séc. XIX)
- 542 **fig. 09.23** • O predomínio da largura e o papel da arborização na secção transversal da rua. Secções transversais (1:1.000).
a) Avenida da República e Avenida de Roma com arborização;
b) Avenida da República e Avenida de Roma sem arborização;
c) Avenida Dom Vasco da Gama e Avenida das Descobertas (secções de 3 partes distintas).
- 543 **quadro 09.1** • Quadro comparativo da evolução cronológica das regras de edificação da secção transversal genérica (1:500).
- 546 **fig. 09.24** • Síntese sobre a proporção da secção transversal. Secções transversais (1:1.000).
a) Secções de níveis hierárquicos de ruas distintas em Alvalade;
b) Secções de níveis hierárquicos de ruas distintas no Parque das Nações.
- 547 **fig. 09.25** • Síntese sobre a proporção da secção transversal. Secções transversais (1:1.000).
a) Alameda dos Oceanos com e sem arborização;
b) Composição da arborização do Eixo Central da Alta de Lisboa.
- 548 **fig. 09.26** • Secções com o plano horizontal simples que atravessa edifícios. Secções longitudinais (1:500).
a) Rua Augusta sob o Arco Monumental;
b) Rua da Rosa sob o arco do edifício da Caixa Geral de Depósitos / Fidelidade;
c) Arco da Conceição atravessando o quarteirão que envolve o pano sul da Cerca Velha.
- 550 **fig. 09.27** • Secção transversal da rua com múltiplos planos horizontais. Secções transversais (1:1.000).
a) Rua do Borja;
b) Calçada da Pampulha;
c) Paço da Rainha;
c) Passeio de Neptuno.
- 552 **fig. 09.28** • Secção transversal da rua com múltiplos planos horizontais. Secções transversais (1:1.000).
a) Rua Joaquim António Aguiar;
b) Rua Joaquim António Aguiar prévia ao túnel;
- 554 **fig. 09.29** • Secção transversal da rua com múltiplos planos horizontais. Secções transversais (1:1.000).
a) Avenida Duque de Loulé sobre a Rua de São Sebastião da Pedreira;
b) Avenida de Roma sobre a Avenida dos Estados Unidos da América;
c) Passadiço do Elevador de Santa Justa sobre a Rua do Carmo.
- 556 **fig. 09.30** • Síntese sobre os diferentes níveis ou planos horizontais da secção da rua. Secções transversais (1:1.000).
a) Avenida Infante Santo junto ao Hospital Militar;
b) Avenida Infante Santo (anos 1930);
c) Avenida Infante Santo (anos 1950);
d) Avenida Infante Santo sob o viaduto da Pampulha.

Capítulo 10 Partição

- 562 **fig. 10.1** • O número da partição da rua. Ruas com uma partição. Secções transversais (1:500).
- 564 **fig. 10.2** • O número da partição da rua. Ruas com uma partição.
Secções transversais (1:500) e diagramas de ocupações viárias (linhas verticais vs. pedonais (linhas horizontais)).
- 566-567 **fig. 10.3** • O número da partição da rua. Ruas bipartidas.
a) Secções transversais (1:500) e diagramas de ocupações viárias (linhas verticais) vs. pedonais (linhas horizontais);
b) Fotografias da Rua do Salvador. Arquivo Fotográfico Municipal, cotas: PT/AMLSB/BAR/000319 e PT/AMLSB/FAN/002927.
- 568 **fig. 10.4** • O número da partição da rua. Ruas tripartidas.
a) Fotografia de uma rua de Pompeia.
b) Interpretação gráfica da regra medieval da partição em terços do canal da rua;
c) Secções transversais (1:500) e diagramas de ocupações viárias (linhas verticais) vs. pedonais (linhas horizontais).
- 570 **fig. 10.5** • O número da partição da rua. Ruas tripartidas.
Secções transversais (1:500) e diagramas de ocupações viárias (linhas verticais) vs. pedonais (linhas horizontais).
- 572-573 **fig. 10.6** • O número da partição da rua. Ruas com mais de três partições. A Avenida da Liberdade.
a) Secção transversal (1:500) e diagrama de ocupação viária (linhas verticais) vs. pedonal (linhas horizontais).
b) Diagramas comparativos da circulação utilizando as faixas laterais como contre-allées e como se circulou até 2012.
- 574 **fig. 10.7** • O número da partição da rua. Ruas com mais de três partições. *Avenidas Novas*.
Secções transversais (1:500) e diagramas de ocupações viárias (linhas verticais) vs. pedonais (linhas horizontais).
- 576 **fig. 10.8** • O número da partição da rua. Ruas com mais de três partições. As três partes da Alameda dos Oceanos.
Secções transversais (1:500) e diagramas de ocupações viárias (linhas verticais) vs. pedonais (linhas horizontais).
- 578 **fig. 10.9** • A proporção da partição da rua. Ruas com plataforma única com menos de 6 metros de largura. Secções transversais (1:500).
- 580 **fig. 10.10** • A proporção da partição da rua. Ruas com plataforma única entre 10 e 40 metros de largura. Secções transversais (1:500).
- 582 **fig. 10.11** • A proporção da partição da rua. Ruas com plataformas pedonais maiores que as viárias, até 30 metros de largura.
Secções transversais (1:500) e diagramas de ocupações viárias (linhas verticais) vs. pedonais (linhas horizontais).
- 584 **fig. 10.12** • A proporção da partição da rua. Ruas com plataformas pedonais maiores que as viárias, com mais de 30 metros de largura.
Secções transversais (1:500) e diagramas de ocupações viárias (linhas verticais) vs. pedonais (linhas horizontais).
- 585 **fig. 10.13** • A proporção da partição da rua. Ruas com plataformas pedonais maiores que as viárias, com mais de 30 metros de largura.
Secção transversal (1:500) e diagramas de ocupações da Avenida da Liberdade.
- 585 **fig. 10.14** • A proporção da partição da rua. Ruas com plataformas pedonais maiores que as viárias. Secções transversais (1:500) e diagramas de ocupações da Avenida Duque d'Ávila pré e pós reperfilamento.
- 586 **fig. 10.15** • A proporção da partição da rua. Ruas com plataformas pedonais iguais às viárias. Secções transversais (1:500) e diagramas de ocupações viárias (linhas verticais) vs. pedonais (linhas horizontais).
a) A secção idealizada de uma travessa do plano para a Baixa Pombalina; a Rua Áurea e a Rua da Prata.
b) A Rua 5 do Bairro da Encarnação.
- 588 **fig. 10.16** • A proporção da partição da rua. Ruas com plataformas pedonais iguais às viárias, entre 20 a 30 metros de largura.
Secções transversais (1:500) e diagramas de ocupações viárias (linhas verticais) vs. pedonais (linhas horizontais).

- 589 **fig. 10.17** • A proporção da partição da rua. Ruas com plataformas pedonais iguais às viárias, com mais de 30 metros de largura. Secções transversais (1:500) e diagramas de ocupações viárias (linhas verticais) vs. pedonais (linhas horizontais).
- 590 **fig. 10.18** • A proporção da partição da rua. Ruas com plataformas pedonais menores que as viárias, com menos de 10 metros de largura. Secções transversais (1:500) e diagramas de ocupações viárias (linhas verticais) vs. pedonais (linhas horizontais).
- 592 **fig. 10.19** • A proporção da partição da rua. Ruas com plataformas pedonais menores que as viárias, entre 10 e 20 metros de largura. Secções transversais (1:500) e diagramas de ocupações viárias (linhas verticais) vs. pedonais (linhas horizontais).
- 594 **fig. 10.20** • A proporção da partição da rua. Ruas com plataformas pedonais menores que as viárias, entre 10 e 20 metros de largura. Secções transversais (1:500) e diagramas de ocupações viárias (linhas verticais) vs. pedonais (linhas horizontais).
- 595 **fig. 10.21** • A proporção da partição da rua. Ruas com plataformas pedonais menores que as viárias, entre 20 e 30 metros de largura. Secções transversais (1:500) e diagramas de ocupações viárias (linhas verticais) vs. pedonais (linhas horizontais).
- 596-597 **fig. 10.22** • A proporção da partição da rua. Ruas com plataformas pedonais menores que as viárias, com mais de 30 metros de largura. Secções transversais (1:500) e diagramas de ocupações viárias (linhas verticais) vs. pedonais (linhas horizontais).
- 598 **fig. 10.23** • A proporção da partição da rua. As partições variáveis. Calçada do Lavra.
a) Planta (1:2.000)
b) Secções transversais (1:500).
- 603 **quadro 10.1** • Quadro comparativo da largura e *ratio* pedonal/viário da partição. Secções transversais (1:1.000).
- 606 **fig. 10.24** • Os elementos de composição da partição. O pavimento e a particularidade da calçada portuguesa nas ruas de Lisboa.
a) Calceteiros em Lisboa. Arquivo Fotográfico Municipal, cota: PT/AMLSB/JBN/000190
b) Calceteiros na Avenida da Liberdade.
c) Ornamentos em calçada portuguesa nos passeios do Cais do Sodré e Avenida da Liberdade com as marcas dos calceteiros.
- 608 **fig. 10.25** • Os elementos de composição da partição. O pavimento e a particularidade da calçada portuguesa nas ruas de Lisboa.
a) Costa do Castelo. Calçada de basalto no centro e calcário nos passeios laterais.
b) Rua Nova do Almada. Calçada portuguesa ornamentada com padrão geométrico e *lettering*.
c) Rampa das Necessidades. A maleabilidade e adaptabilidade do pavimento em calçada portuguesa.
- 610 **fig. 10.26** • Os elementos de composição da partição. As ruas com carris.
a) Rua de Buenos Aires. Cabos dos eléctricos.
b) Rua dos Navegantes. Cabos dos eléctricos.
c) Rua da Junqueira. Cabos dos eléctricos e carris sobre o pavimento.
d) Rua João de Deus. Carris sobre a calçada de cubos de granito.

- 612 **fig. 10.27** • Os elementos de composição da partição. As ruas com carris.
a) Percursos dos elevadores da Bica, Glória e Lavra sobre a topografia da parte central de Lisboa. (1:15.000).
b) Secções transversais das ruas com elevadores funiculares. (1:500)
- 613 **fig. 10.28** • Os elementos de composição da partição. As ruas com carris.
a) Rua da Conceição. Eléctrico 28.
b) Calçada do Lavra. Elevador do Lavra.
c) Rua da Prata. Carris sobre as faixas viárias e sobre o passeio pedonal.
d) Calçada da Glória. Carris do elevador da Glória.
- 614 **fig. 10.29** • Os elementos de composição da partição. As ruas com carris.
 Traçado das linhas de eléctrico activas (a preto) e desactivadas (a vermelho).desenhado a partir da informação da Carris. (1:60.000).
- 616 **fig. 10.30** • Os elementos de composição da partição. A arborização da rua. Elementos singulares. Planta (1:2.000) e secção transversal (1:500).
- 618 **fig. 10.31** • Os elementos de composição da partição. A arborização da rua. Alinhamentos simples. Rua das Necessidades.
a) Planta (1:2.000) e secção transversal (1:500).
b) Fotografia.
- 620 **fig. 10.32** • Os elementos de composição da partição. A arborização da rua. Alinhamentos simples.
a) Plantas (1:2.000) e secções transversais (1:500).
- 621 **fig. 10.33** • Os elementos de composição da partição. A arborização da rua. Alinhamentos simples.
a) Plantas (1:2.000) e secções transversais (1:500).
b) Fotografia da Rua D. Carlos I..
- 622 **fig. 10.34** • Os elementos de composição da partição. A arborização da rua. Alinhamentos simples nas ruas de Alvalade.
a) Secções transversais dos tipos hierárquicos de ruas (1:500).
- 624 **fig. 10.35** • Os elementos de composição da partição. A arborização da rua. Alinhamentos simples em escadinhas.
a) Fotografia da Calçada Nova de São Francisco, no Chiado.
b) Plantas (1:2.000) e secções transversais (1:500).
- 626 **fig. 10.36** • Os elementos de composição da partição. A arborização da rua. Alinhamentos complexos ou botânicos. Avenida da Liberdade.
a) Planta (1:2.000) e secção transversal (1:500).
- 628 **fig. 10.37** • Os elementos de composição da partição. A arborização da rua. Alinhamentos complexos ou botânicos. Alameda dos Oceanos.
a) Planta (1:2.000) e secção transversal (1:500).
- 630-631 **fig. 10.38** • Os elementos de composição da partição. A arborização da rua. Conjuntos de arborização em massa.
a) Rua da Boavista. Planta (1:2.000).
b) Rua da Estrela. Planta (1:2.000).
c) Rua Marquês de Sá da Bandeira. Planta (1:2.000).
- 632-633 **fig. 10.39** • Os elementos de composição da partição. A arborização da rua. Conjuntos de arborização em massa.
a) Avenida dos Estados Unidos da América. Planta (1:5.000).
b) Bairro das Estacas. Planta (1:2.000).
c) Fotografia de um espaço entre as bandas do Bairro das Estacas. Arquivo Fotográfico Municipal, cota: PT/AMLSB/SER/S01011.
- 634-635 **fig. 10.40** • Os elementos de composição da partição. A arborização da rua. Conjuntos de arborização em massa. Olivais Norte.
a) Tecido urbano sem arborização (1:5.000).
b) Tecido urbano com arborização (1:5.000).
- 638 **fig. 10.41** • Os elementos de composição da partição. A apropriação do público pelo privado. Quiosques e bancas. Avenida da Liberdade.
a) Secção transversal com quiosques e esplanadas. (1:500).
b) Planta com quiosques e esplanadas. (1:2.000).
- 640 **fig. 10.42** • Os elementos de composição da partição. A apropriação do público pelo privado. Quiosques e bancas. Rua de Buenos Aires.
a) Secção transversal com o quiosque de jornais e revistas. (1:500).
b) Planta com o quiosque. (1:2.000).

- 642 **fig. 10.43** ● Os elementos de composição da partição. A apropriação do público pelo privado. Esplanadas. Rua de São Nicolau. Planta (1:2.000) e secções transversais com os quiosques e esplanadas. (1:500).
- 642 **fig. 10.44** ● Os elementos de composição da partição. A apropriação do público pelo privado. Esplanadas. Calçada do Duque. Planta (1:2.000) e secção transversal com as esplanadas. (1:500).
- 644 **fig. 10.45** ● Os elementos de composição da partição. A apropriação do público pelo privado. Esplanadas. Rua Garret. Planta (1:2.000) e secção transversal com as esplanadas. (1:500).
- 645 **fig. 10.46** ● Os elementos de composição da partição. A apropriação do público pelo privado. Esplanadas. Rua Augusta. Planta (1:2.000) e secção transversal com os quiosques e esplanadas. (1:500).
- 646 **fig. 10.47** ● Os elementos de composição da partição. A apropriação do público pelo privado. Esplanadas. Doca de Santo Amaro. Planta (1:2.000) e secção transversal com as esplanadas. (1:500).
- 647 **fig. 10.48** ● Os elementos de composição da partição. A apropriação do público pelo privado. Esplanadas. Rua da Pimenta. Planta (1:2.000) e secção transversal com as esplanadas. (1:500).
- 648 **fig. 10.49** ● Os elementos de composição da partição. A apropriação do público pelo privado. Esplanadas. Rua João de Deus. Planta (1:2.000) e secção transversal com as esplanadas. (1:500).
- 648-649 **fig. 10.50** ● Os elementos de composição da partição. A apropriação do público pelo privado. Esplanadas. Avenida da Igreja. Planta (1:2.000) e secção transversal com as esplanadas e quiosque a vermelho. (1:500).
- 650 **fig. 10.51** ● Os elementos de composição da partição. A apropriação do público pelo privado. Escaparates.
a) Secções transversais com escaparates a vermelho. (1:500).
b) Fotografia de escaparates na Avenida Infante Santo (Estrela).
c) Fotografia de escaparates na Avenida Padre Américo (Telheiras).
- 652 **fig. 10.52** ● Os elementos de composição da partição. A permeabilidade do espaço privado ao uso público. Degraus e o espaço umbral.
a) Secção transversal da Rua da Escola Politécnica com degraus apropriados do Museu de História Natural. (1:500).
b) Fotografia das Escadinhas de São Crispim. Apropriação do espaço público por elementos privados.
c) Fotografia do espaço umbral da entrada dos Armazéns do Chiado.
d) Fotografia do espaço umbral da entrada do prédio com escaparate da Casa dos Carimbo, na Baixa.
- 654 **fig. 10.53** ● Os elementos de composição da partição. A permeabilidade do espaço privado ao uso público. Arcadas e galerias. Avenida D. João II. Planta (1:2.000) e secção transversal com as arcadas a vermelho. (1:500).

- 656 **fig. 10.54** • Os elementos de composição da partição. A permeabilidade do espaço privado ao uso público. Arcadas e galerias. Rua da Boavista.
a) Planta (1:2.000) e secção transversal com as arcadas a vermelho. (1:500).
b) Fotografia das arcadas.
- 658 **fig. 10.55** • Os elementos de composição da partição. A permeabilidade do espaço privado ao uso público. Arcadas e galerias.
Secções transversais com as arcadas a vermelho. (1:500).
- 662 **fig. 10.56** • Os elementos de composição da partição. A evolução e alteração da partição. Secções transversais (1:500).
- 664 **fig. 10.57** • Os elementos de composição da partição. A apropriação varável da partição. Fotografias da Rua Anchieta com e sem feira de livros (foto de Ana Proença).
- 666 **fig. 10.58** • Os elementos de composição da partição. A apropriação varável da partição.
a) Secção transversal da Avenida da República com duplicação dos alinhamentos simples de arborização. (1:500).
b) Secção transversal da Avenida da República com apropriação das *contre-allées* e passeios centrais como espaço pedonal. (1:500)

Considerações Finais

- 676 **fig. 01** • Ana Hatherly, *As ruas de Lisboa*, 1977. Colecção do Centro de Arte Moderna da Fundação Calouste Gulbenkian.

Introdução

Introdução

O presente documento consiste na dissertação com vista à obtenção do grau de Doutor em Urbanismo na Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa com o título “*A diversidade da Rua na cidade de Lisboa. Morfologia e Morfogénese.*”

3

Este trabalho insere-se e decorre da participação no Projecto de Investigação “*A Rua em Portugal – Inventário Morfológico*”, financiado pela Fundação para a Ciência e a Tecnologia com a referência PTDC/AUR/65532/2006, desenvolvido pelo FORMA URBIS Lab, laboratório de investigação da Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa.

O referido projecto de investigação, terminado em 2011, consistiu num trabalho de selecção, recolha e restituição gráfica de casos que fossem representativos das ruas existentes no território português. Na construção deste inventário foi reconhecida a excepcional diversidade e representatividade do universo de ruas que existem na cidade Lisboa. Deste modo, a dissertação pretende dar continuidade e um sentido operativo a um trabalho de investigação iniciado anteriormente.



Considerando que presentemente as segregações e instabilidades sociais são mais notórias nos espaços fragmentados e ilegíveis das periferias urbanas, por comparação com a cidade consolidada, a questão subjacente ao desenvolvimento desta dissertação, e para a qual pretendemos contribuir, é a de como se produz o espaço público da cidade consolidada, rico pela sua diversidade, no entanto uno e legível para quem a habita e visita.

O título, “*A diversidade da rua na cidade de Lisboa. Morfologia e Morfogénese.*”, reflecte o tema, o objecto de estudo e o seu contexto e a abordagem escolhida para este estudo. Assim, a partir da diversidade morfológica de ruas existentes no tecido consolidado e legível de Lisboa, temos o propósito de elaborar um quadro tipo-morfológico analítico-descritivo e interpretativo da morfologia e da morfogénese do ele-

mento predominante na constituição do espaço público, de modo a poder contribuir para a edificação do suporte teórico e metodológico da Morfologia Urbana e para a própria edificação da cidade.

Como finalidade maior, para além da própria dissertação, pretende-se que o seu contributo enriqueça os mecanismos de interpretação e produção consciente do espaço público da cidade contemporânea, não só no caso de estudo, mas também nas cidades de matriz cultural urbana portuguesa.

Considerando que uma investigação em Arquitectura e Urbanismo deve ter o objectivo de “*transformar o, aparentemente, inexplicável em resultado previsível*”,¹ a transmissão deste conhecimento e da nossa interpretação e explicação do tema será apenas útil se for inteligível. Esperamos ser claros no modo como nos expressamos, utilizando uma linguagem acessível e conceitos já estabilizados pelo conhecimento ou clarificados no curso da leitura. Para além disso, a argumentação recorre especialmente aos exemplos que são extraídos da interpretação dos próprios elementos, descrita em texto ou no instrumento próprio da disciplina - o desenho.

¹ KRUGER, Mário, “A arte de investigação em arquitectura” in ECDJ, n.º 5, FCTUC - Departamento de Arquitectura, Coimbra, Dezembro 2001. p. 22-39.

Capítulo 01. Enquadramento da dissertação

A propósito do tema e da metodologia da dissertação

“(...) nós, como se estivéssemos para fazer a obra e edificá-la com as nossas mãos, daremos início a esta matéria começando pelos alicerces.”¹

Leon Battista Alberti, *De Re Aedificatoria*, Livro II, Capítulo XIII

¹ ALBERTI, Leon Battista, *Da Arte Edificatoria*, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 2011. p. 226.

01. Enquadramento da dissertação

A propósito do tema e da metodologia da dissertação

“A cidade como instrumento didáctico? Não se trata de se deveria ser tal coisa, senão de que não pode ser outra coisa.”²

Colin Rowe, Fred Koetter, *Collage City*

01.1. Enquadramento temático e metodológico

7

Neste início de século a disciplina da arquitectura encontra-se numa “*encruzilhada de eclectismos difusos sem método*”³, no entanto, a existência de posturas contemporâneas mais consistentes permitem manter abertos caminhos de continuidade e esperança. Do mesmo modo que na arquitectura o período de incerteza e de transformações rápidas permite o aparecimento de pensamentos consistentes, que procuram respostas contemporâneas na continuidade de metodologias fundamentadas e menos vazias de conteúdo, também o pensamento sobre a cidade contemporânea ultrapassa a explicação teorizada que procura justificar a realidade e surgem propostas que partem da crítica à cidade contemporânea para desenvolver percursos de recuperação da cultura da cidade, da urbanidade.

01.1.1. Os caminhos da cidade contemporânea

Presentemente encontramos posturas distintas em relação ao futuro da cidade e que podemos agrupar entre aqueles que defendem a “*cidade*” enquanto lugar privilegiado de trocas entre os indivíduos que compõem a sociedade, e aqueles que preconizam a morte da “*cidade*” e o advento do “*urbano*” enquanto novo sistema de suporte às novas relações entre os indivíduos. Neste contexto, e tendo sempre em consideração os argumentos de ambas as partes, interessa-nos sobretudo aqueles cuja crítica à cidade contemporânea pode levar à recuperação de valores e qualidades que identificamos na “*cidade*” e que já não encontramos no “*urbano*” que actualmente se multiplica.

A crítica à cidade contemporânea

Françoise Choay identifica os espaços dependentes dos transportes e das comunicações à distância, e que se configuram como um sistema operativo aplicável a qualquer local, na cidade ou fora dela, como “*o urba-*

² ROWE, Colin, KOETTER, Fred, *Collage City*, The MIT Press, Cambridge, 1978. p. 121.

³ MONTANER, Josep Maria, *Depois do movimento moderno. Arquitectura da segunda metade do século XX*, Gustavo Gili, Barcelona, 2001. p. 259.

no" e afirma que o seu advento veio dissolver o laço entre *urbs* e *civitas*. A cidade como lugar de encontros e trocas entre os indivíduos desaparece, eles passam a ser feitos à distância ou em locais especializados dispersos ao longo das vias de comunicação e, cada vez mais, dependentes da deslocação por meio automóvel.⁴ É a multiplicação desse urbano sem urbanidade, desse espaço "escravizado pela velocidade"⁵, que hoje sitia a cidade dita tradicional.

James Hillman,⁶ na sua interpretação do que o caminhar significa para o homem, identifica duas cidades: a cidade histórica, em que encontra o sentido pleno da *polis* grega - "*polis, originally meant 'throng', crowd, related to poly (many) (...) A city is a jostling throng of bodies in the street of common people.*" - e a cidade dos subúrbios americanos, cujo modelo se multiplicou também nas periferias das cidades europeias onde "*a person walking up the street stands out more oddly, more suspiciously, than does a winded jogger (...)*".

A cidade caminhável é inexistente nestes espaços de ninguém que promovem a individualização e alheamento dos indivíduos. São os *non-lieux* que **Marc Augé** identifica como os "espaços da sobremodernidade", os espaços do anonimato, do viajante entre lugares, relacionados com o transporte rápido, com o consumo e o lazer de massas⁷. Também **Mirko Zardini** reconhece a diferença que existe entre estes espaços, que já não são lidos nem percebidos através dos padrões estabilizados da cidade histórica, e a que chamamos "*(...) periferie, città diffusa, banlieue, suburb...*"⁸

Existe, portanto, um entendimento comum a autores de diversas áreas de que a cidade já não é reconhecível pelos cânones tradicionais que prevaleceram até ao início do século XX, e que a partir de meados do mesmo século a cidade iniciou um processo de construção com outros princípios que se vinham a adivinhar no urbanismo desde a *ciudad lineal*⁹ ou da *ville radieuse*¹⁰ e nas imagens que o cinema e a ficção científica propunha como novas utopias, suportadas depois pelos desenvolvimentos tecnológicos do pós-guerra, nomeadamente os transportes e telecomunicações. Assim, temos como resultado uma cidade cujo objectivo maior é a produtividade e a satisfação das necessidades de consumo individuais.¹¹

⁴ CHOAY, Françoise, "Lo urbano y la muerte de la ciudad" in AAVV, *Lo Urbano en 20 autores contemporáneos*, Ángel Martín Ramos ed., Edicions UPC, ETSAB, Barcelona, 2004.

⁵ CHOAY, Françoise, "Lo urbano y la muerte de la ciudad" in AAVV, *Lo Urbano en 20 autores contemporáneos*, Ángel Martín Ramos ed., Edicions UPC, ETSAB, Barcelona, 2004.

⁶ HILLMAN, James, "Walking" in HILLMAN, J.; WHYTE, H.; ERICKSON, A.; *The city as dwelling: Walking, Sitting, Shaping*, The University of Dallas, Irving, Texas, 1980.

⁷ AUGÉ, Marc, *Non-lieux. introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Éditions du Seuil, Paris, 1992.

⁸ AAVV, *Paesaggi ibridi. highway, multiplicity*, Skira, Milão, 1996.

⁹ A *ciudad lineal*, idealizada por Arturo Soria y Mata e publicada em *El Progreso* em 1882, baseava-se no desenvolvimento homogéneo de uma cidade estruturada por um eixo de transportes e comunicações prolongável *ad nauseam*. Constituíam-se assim uma coluna vertebral com quinhentos metros de largura que agregava as funções urbanas. Da idealizada cidade linear que uniria Cádiz a São Petersburgo foi realizada um pequeno troço nos arredores de Madrid.

¹⁰ A *ville radieuse* uma das propostas (após a "*ville contemporaine de trois millions d'habitants*" e antes de uma "*ville linéaire*") de Le Corbusier para uma cidade racional que resolvesse os problemas da moderna sociedade industrial. Era um modelo de uma estrutura urbana racional que integrasse o novo mundo industrial de forma harmoniosa na vida do homem.

¹¹ "A cidade tem sido encarada como arena para o consumo. A conveniência política e comercial deslocou a ênfase do desenvolvimento urbano de atender às necessidades mais amplas da comunidade para atender às necessidades circunscritas de indivíduos" in ROGERS, Richard, GUMUCHDJIAN, Philip, *Cidades para um pequeno planeta*, Gustavo Gili, Barcelona, 2001, 1ª ed. 1997. p. 9.

A cidade ao standardizar-se perdeu a sua urbanidade, a sua dimensão comunitária e agregadora deixou de existir; deixou de existir como espaço de encontros e trocas, deixou de existir como reflexo da diversidade de uma comunidade que a habita. Actualmente, assistimos ao predomínio da construção do urbano sobre a cidade e é apenas este urbano que vai ocupando cada vez mais espaço. A pretensa diversidade dos elementos da cidade genérica¹² não a tornam menos uniforme e cinzenta, pelo menos na forma de a vivermos.

Algumas visões¹³ têm o século XXI como o século em que deixaremos de ter cidade ou, pelo menos, deixaremos de ter a cidade reconhecível, porque essa se tornará obsoleta. Esta aparente fatalidade da fragmentação física e social da cidade tem sido questionada e, mais do que uma explicação teorizada que procura justificar uma realidade contemporânea (como a *Generic City*¹⁴ avançada por **Rem Koolhaas**), surgem propostas para a superação da crise da cidade a partir do questionar dos problemas que encontram nos espaços suburbanos de modo a recuperar a urbanidade perdida e a cidade.

Propostas alternativas para a cidade

9

Nesta última transição de século podemos destacar dois arquitectos, ambos europeus mas de contextos culturais distintos, Richard Rogers¹⁵ e Oriol Bohigas¹⁶, que têm procurado respostas que recuperem os valores da *polis*, a essência da cidade enquanto espaço partilhado dos cidadãos, e a sua aplicação à cidade contemporânea. Para **Richard Rogers** a principal preocupação é a dimensão social e cultural da cidade, ou melhor; a falta da cultura de cidade nas aglomerações urbanas contemporâneas.¹⁷ A sua proposta da **Cidade Compacta**¹⁸ tem por objectivo ultrapassar as causas que encontra na raiz da progressiva segregação social e comunitária que existe na cidade contemporânea. A novidade da abordagem de Rogers não está no seu olhar crítico à cidade¹⁹ mas sim na sua proposta que associa ideias que assim se complementam. Deste modo, aos espaços monofuncionais que “*atendem ao desejo de autonomia e consumo particular e são eficientes sobre esse aspecto*” mas que conduzem à progressiva segregação dos indivíduos, Rogers contrapõe com **espaços polifuncionais** que “*reúnem partes diferentes da cidade e desenvolvem um sentimento de tolerância, consciência alerta, identidade e respeito mútuo*”; à multiplicação da utilização do automóvel que

¹² KOOLHAAS, Rem, *Generic City in S,M,L,XL*, 010 Publishers, Roterdão, 1995.

¹³ Como a de William Mitchel que na *Atopia* diz que a cidade nunca existiu, que a cidade está morta.

¹⁴ Office for Metropolitan Architecture; KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce, *S, M, L, XL: small, medium, large, extra-large*, 010 Publishers, Roterdão, 1995.

¹⁵ Richard Rogers nasceu em Florença, Itália, em 1933, é *M. Arch.* pela *Architectural Association* e pela *Yale University* (1954-59) e fundou a Richard Rogers Partnership em 1977 que hoje conta com escritórios em Londres, Barcelona, Madrid e Tokyo. Em 1998 foi nomeado para fazer parte da Government's Urban Task Force. Recentemente foi nomeado como Chief Adviser on Architecture and Urbanism para o Mayor de Londres e também e conselheiro do Conselho de Estratégias Urbanas de Barcelona. Recebeu vários prémios entre os quais a medalha de ouro da RIBA em 1985.

¹⁶ Oriol Bohigas nasceu em Barcelona, Espanha, em 1925, formou-se em arquitectura em 1951 na *Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona*. Trabalha associado com Martorell, Mackay, Capdevila y Gual (MBM Arquitectes). Foi director da Escuela de Arquitectura de Barcelona, delegado de Urbanismo y concejal de Cultura do Ayuntamiento de Barcelona e é autor de vários textos e livros.

¹⁷ “As cidades foram originalmente criadas para celebrar o que temos em comum. Agora, são projectadas para nos mantermos afastados uns dos outros.” ROGERS, Richard, GUMUCHDJIAN, Philip, *Cidades para um pequeno planeta*, Gustavo Gili, Barcelona, 2001, 1ª ed. 1997. p. 11.

¹⁸ Richard Rogers desenvolve o conceito de Cidade Compacta em *Cidades para um pequeno planeta*, Gustavo Gili, Barcelona, 2001, 1ª ed. 1997.

¹⁹ Desde a década de sessenta do século passado que a crítica aos espaços monofuncionais se institucionalizou. Jane Jacobs em *The Death and Life of Great American Cities*, publicado em 1961 pela Penguin, criticava já o planeamento urbano moderno, apropriado pela sociedade capitalista do pós-guerra, que no seu entender destruíra o tecido social das comunidades em prol do desenvolvimento económico e questões de mobilidade.

é originada pelas distâncias entre as diferentes funções da cidade, contrapõe um modelo de organização espacial em que a **sobreposição de funções** e a **densidade** é maior, originando núcleos compactos caminháveis que se ligam entre si através de sistemas de transporte colectivo, enquanto as deslocações locais podem ser asseguradas por meios de transporte mais leves. Para além da ideia da sustentabilidade social e comunitária estes núcleos compactos têm também presente uma sustentabilidade ecológica que advém quer da menor poluição gerada quer do aproveitamento dos resíduos efectuado de forma local e, portanto, despendendo menos energia.

Se as questões essenciais da **Cidade Compacta** passam pela **compacidade** e **sobreposição de funções** e pelo recurso às **tecnologias ecológicas** de forma a criar as bases para uma comunidade urbana sustentável, Rogers reconhece ainda que “A forma da cidade pode estimular uma cultura urbana que gere cidadania (...)”²⁰ e advoga o envolvimento das populações nas tomadas de decisão em relação aos espaços urbanos,²¹ consciente de que o ensino básico tem de incluir a formação cívica e ambiental para se cumprir esse propósito.

Se Richard Rogers apresenta um modelo de cidade e até algumas propostas que derivam da sua aplicação – embora saliente que a Cidade Compacta pode, e deve, ter formalizações distintas, conforme o contexto cultural²² – Oriol Bohigas não define um modelo de cidade mas define alguns princípios que devem fundamentar a sua edificação, partindo do enunciar de uma característica que encontra comum a todas “(...) la ciudad suele ser el lugar físico y social en el que se producen las máximas – o quizá las mejores – posibilidades de información, de comunicación y de alcanzar inmediatamente los resultados de esa información (...) la ciudad es el lugar donde coinciden físicamente más cosas, donde las cosas se encuentran más a mano y donde la proximidad organizada estructura el programa de una vida política (...) esas son precisamente algunas de las condiciones indispensables para vivir democráticamente, siempre que entendamos por democracia un sistema político de libertad y (...) de igualdad en los derechos, las obligaciones y las oportunidades, algo todavía muy distante de lo que hoy se llama “democracia”(...)”.²³

O entendimento da cidade como lugar das relações humanas leva **Oriol Bohigas** a afirmar que as ideias de cidade sem lugar, de cidade difusa ou de cidade virtual não são realmente cidades, não têm as qualidades essenciais da cidade.²⁴ Assim, Bohigas define três factores essenciais para superar a “*incontinencia urbana*” que hoje se “*manifiesta en la suburbanización de los centros y en la desmembración de las periferias (...)*”: a **compacidade**, a **sobreposição de funções** e a **legibilidade do espaço público**.

A **compacidade** da cidade confere a densidade humana necessária para a *polis* existir; confere o tecido social plural à cidade. A **sobreposição de funções** é um meio de promover e tornar mais complexos os cruzamentos possíveis entre os diferentes indivíduos que habitam e percorrem a cidade. Finalmente, a **legibilidade do espaço público** deve servir o propósito de ordenar a cidade a partir do seu desenho, da sua forma.

Nas coincidências que encontramos nestas propostas que buscam recuperar as qualidades da cidade resta

²⁰ ROGERS, Richard, GUMUCHDJIAN, Philip, *Cidades para um pequeno planeta*, Gustavo Gili, Barcelona, 2001, 1ª ed. 1997. p. 151.

²¹ ROGERS, Richard, GUMUCHDJIAN, Philip, *Cidades para um pequeno planeta*, Gustavo Gili, Barcelona, 2001, 1ª ed. 1997. p. 17.

²² ROGERS, Richard, GUMUCHDJIAN, Philip, *Cidades para um pequeno planeta*, Gustavo Gili, Barcelona, 2001, 1ª ed. 1997. p. 17.

²³ BOHIGAS, Oriol, *Contra la incontinencia urbana. Reconsideración moral de la arquitectura y la ciudad*, Electa, Barcelona, 2004. p. 108.

²⁴ BOHIGAS, Oriol, *Contra la incontinencia urbana. Reconsideración moral de la arquitectura y la ciudad*, Electa, Barcelona, 2004. pp. 108-110.

ainda uma questão essencial: quais os princípios ou a metodologia a seguir para desenhar uma cidade legível?

01.1.2. A cidade como objecto didáctico e a classificação tipológica como método

Quando, em 1965, **Aldo Rossi**²⁵ define um conceito de *tipo* como algo permanente e complexo, um princípio lógico que precede a forma e a constitui, vai para além da definição de tipo de Quatremère de Quincy²⁶ e aproxima-se mais do conceito de arquétipo ao assumi-lo mais imutável e seminal. Este seu entendimento de que existe algo estruturante, imutável, constante, na arquitectura - o "*tipo*" - e ao assumi-lo como presente em todos os factos arquitectónicos, propõe que o tipo, enquanto elemento cultural, pode ser pesquisado nos diferentes factos arquitectónicos. E a definição desse tipo conduz à definição da essência dos factos arquitectónicos - aqui compreendidos também os factos urbanos.

A tipologia assumiu para Rossi o papel de momento analítico da arquitectura, o estudo dos tipos que não podem ser mais reduzidos. Este conceito de tipologia que estuda os tipos essenciais, reduzidos à abstracção, e tem uma representação formal que deriva da sua "*dissecção*" histórica, é utilizado por Rossi para desenvolver o sentido operativo que propõe para a tipologia: a partir do estudo do tipo encontrar as constantes arquitectónicas, encontrar a sua essência, que permitem assegurar a qualidade das novas soluções de projecto. O conceito de tipo passa então a fazer parte não só do momento de análise mas também do processo de projecto. A esta reutilização e reformulação dos conceitos de tipo e tipologia que, partindo de uma óptica estruturalista, individualizam as formas invariantes chamou Manfredo Tafuri "*crítica tipológica*".²⁷

Esta proposta de utilização da análise tipológica como instrumento para o projecto não é sinónimo de decalque dos tipos acriticamente. Como referiu **Giulio Carlo Argan**,²⁸ a imitação do tipo exclui o processo criativo que no mundo clássico era entendido por *mimese*.²⁹

A questão coloca-se então em como desenhar o espaço público de forma a não ser apenas uma imitação dos elementos existentes.³⁰ A resposta pode estar em entender a análise tipológica como um instrumento

²⁵ Rossi, Aldo, *A Arquitectura da Cidade*, Edições Cosmos, Lisboa, 2001, 1ª ed. 1965.

²⁶ No *Dictionnaire d'Architecture*, publicado em Paris em 1792, Quatremère de Quincy distingue os conceitos de tipo e modelo. Para ele, tipo não representaria tanto a imagem da coisa a imitar perfeitamente mas sim a ideia de um elemento que deve ele mesmo servir de regra ao modelo.

²⁷ MONTANER, Josep Maria, *A modernidade superada. arquitectura, arte e pensamento do século XX*, Gustavo Gili, Barcelona, 2001, 1ª ed. 1997. p. 142.

²⁸ "(...) El momento de aceptación del tipo es, en fin, un momento de suspensión del juicio histórico; y, como tal, es un momento negativo, pero "intencionado en el sentido de la formulación de un nuevo valor en cuanto que, en virtud de su mismo carácter negativo, impone al artista la necesidad de una nueva determinación formal, una invención (...)" ARGAN, Giulio Carlo, *Tipologia, Simbologia, Allegorismo...*, Bollettino del Centro Internazionale A. Palladio, 1959 in PATETTA, Luciano, *Historia de la Arquitectura, Antología Crítica*, Herman Blume, Madrid, 1984.

Giulio Carlo Argan em *Sobre o conceito de tipologia arquitectónica*, publicada em 1965, "demonstrava que a tipologia não é só um mero sistema de classificação senão que um processo criativo" MONTANER, Josep Maria, *A modernidade superada. arquitectura, arte e pensamento do século XX*, Gustavo Gili, Barcelona, 2001, 1ª ed. 1997. p. 151.

²⁹ Aristóteles defendia que a mimese, a imitação, era uma forma natural de aprendizagem nas crianças e elogiava essas suas qualidades enquanto Platão destacava que o resultado da mimese era sempre significativamente inferior ao original que pretendia representar.

³⁰ "(...) Micha Bandini, em seu artigo "Typology as a form of convention" (1984), insistiu em que o uso formalista que foi dado ao conceito de tipo foi a causa da sua progressiva dissolução; provocou a perda do valor crítico e cultural de um conceito que requeria uma determinada exigência intelectual; se converteu em puro formalismo, em uma nova convenção (...)" MONTANER, Josep Maria, *A modernidade superada. arquitectura, arte e pensamento do século XX*, Gustavo Gili, Barcelona, 2001, 1ª ed. 1997. p. 126.

de estudo dos fenómenos urbanos, à semelhança de **Carlo Aymonino**³¹ e, desse modo não degenerar no uso formalista do tipo que conduziu à sua saturação.

Neste contexto entendemos que o acréscimo de conhecimento operado a partir da elaboração de um quadro tipo-morfológico das ruas de Lisboa será útil tanto para a interpretação como para a futura produção deste elemento morfológico garantido as qualidades que reconhecemos nos elementos antecedentes.

01.1.3. Notas para uma definição de rua e os seus ensaios de classificação

A reflexão a propósito da rua pela morfologia urbana na cultura arquitectónica ocidental

A persistência da rua enquanto o elemento mais comum do espaço público da cidade, não obstante a acção detractora do Movimento Moderno em relação à "*rue corridor*", levou a que distintos autores se interessassem e abordassem o estudo deste elemento morfológico. A revisão das reflexões a propósito da rua e seus ensaios de classificação permitem construir bases para uma definição do objecto de estudo deste trabalho bem como um quadro de referência para a sua classificação. Por maior conveniência e facilidade de leitura escolhemos abordar individualmente os autores ou obras agrupando-os pelo seu contexto cultural.

Autores Anglo-saxónicos

SPIRO KOSTOF, *The City Shaped* [1991] e *The City Assembled* [1992]

The City Assembled e *The City Shaped* podem ser entendidas como duas partes de uma mesma obra que aborda a evolução da cidade a partir de temas, processos de formação, modelos urbanos e elementos de composição da cidade de forma transversal no tempo e na cultura e sociedade que a produz e utiliza.

O quarto capítulo de *The City Assembled* é especialmente dedicado à rua e Kostof introduz o tema recorrendo à definição de rua de **Rikwert**, "**[a rua] é movimento humano institucionalizado**", que completa "**e relacionamento humano institucionalizado**."³² Afirmando que a história da **rua** é tanto sobre o **contentor** (a forma) como sobre o **conteúdo** (o uso) e lembra que estes apenas não são mais sincrónicos porque a forma é mais permanente do que o uso que se faz da mesma. Kostof sustenta que a "**rua é uma invenção**"³³ humana que não deve ser tomada por garantida e lembra alguns estabelecimentos que não tiveram ruas apesar de alojarem comunidades, iniciando por aí uma genealogia simplificada da rua onde dá especial importância à tensão que existe entre o espaço privado e o espaço público na definição e utilização do espaço da rua que deve ser legitimado enquanto público, porque "**sem isso, não existe cidade**."³⁴

³¹ "(...)Micha Bandini defende que só no caso de Carlo Aymonino, o conceito de tipologia é entendido como um instrumento e não como uma categoria, como um método de análise e não como uma explicação mecanicista de seus projectos. Aymonino soube conservar o rigor inicial, sem cair no formalismo ou na proposta de uma colecção de ícones de fácil apropriação (...)" in MONTANER, Josep Maria, *A modernidade superada. arquitectura, arte e pensamento do século XX*, Gustavo Gili, Barcelona, 2001 [1997], p. 126.

³² KOSTOF, Spiro, *The City Assembled*, Thames & Hudson, London, 2004 [1992], p. 189.

³³ KOSTOF, Spiro, *The City Assembled*, Thames & Hudson, London, 2004 [1992], p. 190.

³⁴ KOSTOF, Spiro, *The City Assembled*, Thames & Hudson, London, 2004 [1992], p. 194.

A partição do capítulo em cinco partes – *Introdução*; *A rua enquanto espaço público*; *O desenho da rua*; *Alguns tipos de ruas*; *O advento da rua modernista* – denuncia a abordagem histórico-morfológica de Kostof sobre a rua e o entendimento dual da rua enquanto elemento morfológico do espaço público e palco de representação e trocas de uma sociedade, resultado tanto de concepções culturais e manifestações sociais como de princípios reguladores da forma e dos elementos de composição do espaço em cada momento.

Em relação aos tipos de ruas, Kostof afirma que desde a antiguidade se distinguem ruas primariamente pelas características físicas da rua e da sua relação com a topografia e refere a dificuldade de fazer qualquer tipificação de ruas que abarque tanto as convenções formais como a variedade de usos, “*ambas mutuamente responsáveis*” [uma pela outra]. Apesar não pretender fazer uma classificação tipológica de ruas, enuncia e caracteriza alguns tipos que lhe parecem ser recorrentes no panorama geral das ruas e trata das suas variações regionais, a saber: *waterways* (rios e canais como ruas); *bridge-street* (ruas-ponte); *boulevard* (em que inclui também avenidas, alamedas, *ramblas* e passeios); e *covered streets* (ruas cobertas).

13

No último tema aborda a decomposição funcional da rua levada a cabo pelo Movimento Moderno a partir de casos exemplares e, finalmente, fecha o capítulo com “*O regresso da rua*” que trata a recomposição formal da rua levada a cabo a partir da década de 1960 e lembra que o seu sucesso enquanto espaço está dependente não só da formalização do **contentor** como do seu **conteúdo** ser significativa.

ALAN JACOBS, *Great Streets* [1993]

Alan Jacobs procura encontrar as qualidades físicas que compõem o “*bom espaço*”. A recolha de informações e dados acerca de diferentes ruas serviu o propósito de eleger um conjunto, ordenado em categorias, para fazer parte do compêndio “*Great Streets*”.

Apesar da importância dada às características espaciais e de desenho de cada rua, sempre representadas por planta e perfis à mesma escala – 1:600 – e portanto comparáveis entre si, existem ainda outros elementos de caracterização: um diagrama que localiza a rua no seu contexto urbano, desenhos de ambiente e textos de caracterização onde são abordados a história, os usos e as vivências das ruas. A obra está dividida em quatro partes: *Great Streets*; *A Compendium of Streets: Streets that Teach*; *Street and City Patterns: Settings for Streets and People*; *Making Great Streets*.

Na primeira parte, o conjunto seleccionado das grandes ruas, que elege como representativas, é ordenado em nove classes: *The Great Street We Once Lived On* – ruas impasse residenciais; *Still Great Medieval Streets* – ruas direitas de fundação e sedimentação medieval; *In the Grand Manner* – grandes avenidas *boulevard*; *The Grand Canal as a Great Street* – as ruas fluviais; *Once Great Streets* – ruas que perderam qualidades; *The Ramblas, Barcelona* – grande passeio pedonal; *The Great Residential Boulevard* – a rua larga residencial de baixa densidade; *Trees Alone* – ruas definidas por árvores; e *Great Street Ensembles* – composições urbanas excepcionais definidas por ruas.

A segunda parte do livro, *A Compendium of Streets: Streets that Teach*, é um compêndio de ruas caracterizadas através de elementos gráficos clássicos – planta e perfis – à mesma escala e anotações escritas, mais sensíveis, sobre cada uma. As ruas estão agrupadas pelas funções que desempenham ou pelo tipo formal: *Ancient Streets; Medieval Main Streets; Post-Medieval Main Streets; Boulevards; Central Walkway Streets; Major Central Commercial Streets; Small Town Main Streets; Residential Boulevards; Residential Streets; Residential Water Streets; Tree Streets; e, One-Sided Streets*.

Na terceira parte são abordados uma grande variedade de contextos urbanos através de amostras comparáveis, à mesma escala – 1:12.000 – dos traçados de diferentes cidades em que o critério de escolha foi, para além da arbitrariedade do autor, a existência de ruas eleitas, a cobertura geográfica e a existência de informação de base.

Finalmente, na quarta parte da obra, são abordadas as qualidades que participam na edificação de “boas ruas” e como o processo de planeamento urbano pode incluir essas qualidades.

ZEYNEP CELIK; DIANE FAVRO; RICHARD INGERSOLL (ed.), *Streets, Critical Perspectives on Public Space* [1994]

Streets, Critical Perspectives on Public Space é, de forma assumida, um tributo a Spiro Kostof³⁵. O conjunto de textos reunidos na publicação não pretende ser uma classificação de ruas, é antes um compêndio de 21 casos de estudo do processo urbano de formação e evolução de ruas, seleccionadas em todo o mundo e caracterizadas por indivíduos distintos.

Na caracterização de cada elemento morfológico é utilizada uma descrição da sua origem e evolução até ao momento contemporâneo, sempre contextualizada pela cultura urbana que lhe esteve subjacente e observando as tipologias edificadas que conformam o espaço público. Para além dos textos de caracterização, são utilizados elementos gráficos, que variam de caso para caso, sendo constante no entanto, na abertura de cada texto, uma planta que ilustra o contexto urbano da rua em questão.

Esta atenção ao contexto, morfológico e cultural, é transversal em todas as abordagens e, apesar das diferenças de aproximação, ao tema proposto, de autor para autor, é notória a importância dada à história e à memória do lugar nas caracterizações de cada caso para a sua compreensão.

Autores Franceses

MARCEL POËTE, *Introduction à l'Urbanisme* [1929]

Marcel Poëte considera o itinerário, o **caminho**, um dos elementos essenciais para a existência da cidade, o outro é o **sítio**, ou seja, as características geográficas do lugar. Na sua *Introduction à l'Urbanisme* não estabelece tipos ou classes de ruas mas identifica três tipos de linhas no desenho da cidade: a **linha direita**,

³⁵ O título da introdução é, justamente, *Streets and the Urban Process, A Tribute to Spiro Kostof*.

associada à vontade do Homem; a **linha sinuosa**, mais produto do tempo e das características do sítio; e a **linha curva**, derivada da envolvimento a alguma entidade, como uma muralha envolve um núcleo medieval.

PIERRE LAVEDAN, *Géographie des Villes* [1936]

Em *Géographie des Villes* a cidade é considerada como composta por espaços construídos e espaços livres. Para Lavedan os espaços livres públicos são os “*que conformam a cidade: ruas, praças, jardins públicos, cursos de água. Os espaços livres privados (pátios e jardins particulares) são uma parte do loteamento e não podem ser considerados senão em função das superfícies construídas.*”³⁶

A constituição das **ruas**, parte destes espaços livres públicos, é considerada como dependente das condições físicas e da evolução da cidade. Lavedan ordena-as quanto à sua **origem, funções, estrutura e equipamentos**.

Assim, quanto à **origem**, Lavedan distingue a **estrada**; a **cintura ou circunvalação**; a **rua de loteamento**; e a **rua de urbanização**.

Quanto às **funções** classifica as ruas inicialmente pela **oposição residencial/circulação**. Mas identifica depois outras funções que considera importantes na especialização de algumas ruas: **ruas de circulação rápida**, **ruas residenciais**, **ruas sem saída planeadas**, **ruas comerciais** e **ruas de passeio e lazer**. Assim, distingue a **promenade ou passeio**; a **rua de lazer**; e o **impasse**.

Quanto à **estrutura**, Lavedan pondera três itens: **comprimento, largura e secção vertical**.

Quanto ao **equipamento** das ruas são considerados o **passeio**, a **arcada**, e a **vegetação**.

Bernard Rouleau, *Le tracé des rues de Paris* [1967]

Le tracé des rues de Paris, de 1967, é um ensaio de classificação das ruas de Paris quanto às condições da sua **formação ou origem**, quanto ao seu **estado actual** e quanto às suas **funções**. Na origem da construção deste ensaio está o entendimento de que a rua é o elemento onde encontramos o carácter da área da cidade de que faz parte e, também, uma noção da importância da rua, enquanto elemento predominante do tecido urbano, na definição da constituição da cidade entendida como um todo, formal e funcional.

Rouleau define classificações para as ruas quanto a: **época de formação do traçado**; **época de urbanização das ruas**; **largura das ruas**; **ruas anteriores ao séc. XIX que foram objecto de reperfilamento**; **causas de formação das ruas**; **função dominante das ruas**. Este ensaio de classificação traduz-se graficamente nas plantas de Paris, elaboradas por Rouleau, nas quais as ruas surgem identificadas de acordo com a classificação atribuída, permitindo uma compreensão do seu contexto urbano e das relações recíprocas no traçado da cidade. Finalmente, a classificação permite a Rouleau estabelecer uma relação entre a **origem**,

³⁶ LAVEDAN, Pierre, *Géographie des Villes*, Gallimard, 1959, p.124.

o **traçado** e a **função** das ruas: “a época de formação ou de urbanização das ruas tendem a conferir-lhe um tipo particular.”³⁷

PHILIPPE PANERAI e DAVID MANGIN, *Projet Urbain* [1999]

Em *Projet Urbain* a **rua** é descrita como uma **estrutura simples e contínua que permite circular, chegar a casa, ter uma morada. Pode ser direita e sinuosa, larga ou estreita, inscrita numa malha regular ou numa rede arborescente** e, à semelhança de Poëte consideram que todas as cidades são precedidas pela rua, pelo caminho.

Para Panerai e Mangin é a partir do momento que uma via serve directamente, de ambos os lados, parcelas edificadas ao mesmo tempo que permite a deslocação que merece o nome de rua. Assim, as condições essenciais para um caminho poder ser considerado uma rua é ter a dupla característica de percurso e suporte de edificação.

Estes autores fazem uma classificação operativa das ruas, em diferentes famílias ou categorias, quanto à sua dimensão e utilização comparativa, que pretendem ser útil como referência para o desenho urbano contemporâneo, chamando a atenção para os gabaritos de comparação utilizados terem de ser adaptados ao contexto específico do sítio onde se actua.

Assim, tendo como referência o contexto francês, as classes de ruas consideradas são: as **ruas ordinárias**, as **ruelas e passagens**, as **ruas principais/comerciais**, os **boulevards e avenidas**, e os **parkways** ou **passeios públicos**.

Autores Ibéricos

JOSÉ LAMAS, *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade* [1989]

Na *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade* o autor dedica o capítulo 2.5 aos *Elementos Morfológicos do Espaço Urbano* e, é nesse ponto que Lamas identifica e define os elementos essenciais da morfologia urbana. A **rua**, definida como **elemento predominante do espaço público da cidade**, no texto de Lamas, confunde-se com o seu conjunto, ao qual nomeia **traçado**.

A atribuição de quatro características ao traçado das ruas revela a importância que lhe dá na definição da cidade: “(...)Assenta num suporte geográfico preexistente, regula a disposição dos edifícios e quarteirões, liga os vários espaços e partes da cidade, e confunde-se com o gesto criador.(...)”

Lamas recupera os geógrafos franceses – Poëte, Lavedan e Tricart – para afirmar a dependência do tra-

³⁷ ROULEAU, Bernard, *Le tracé des rues de Paris, formation, typologie, fonctions*, Éditions du Centre National de la Recherche Scientifique, Paris, 1983 [1975, ed. original 1967].

çado em relação à morfologia do território onde assenta e o carácter de permanência que o caracteriza.

Ainda em relação ao **traçado**, à **rua**, refere a **diversidade de escalas** que este elemento morfológico pode assumir: “(...)Desde a rua de peões à travessa, à avenida, ou à via rápida(...)”

NUNO PORTAS, *Os Tempos das Formas, volume I: A Cidade Feita e Refeita* [1963-2004]

Nuno Portas, nos textos que dedica à morfologia da cidade portuguesa, mais do que sobre a rua dissecada do seu contexto, fala sobre o traçado da cidade, que podemos associar, como o faz José Lamas, ao conjunto das ruas, ou como faz Carlos Dias Coelho, ao conjunto dos espaços públicos da cidade, e que o próprio Portas entende como um processo de produção do traçado urbano a partir do traçar e abrir de eixos: a “*arruação*”. Em qualquer dos casos, a oposição que estabelece, na continuidade de outros autores, entre o **traçado orgânico** e o **traçado regular** é recorrente e invariavelmente associada a outras duas oposições, uma quanto à formação da cidade: o **processo lento de formação** / o **processo rápido de criação**; e outra quanto à escolha do sítio de implantação: a **alta e a baixa** / a **planície**.

17

Num pequeno texto intitulado “*A sobrevivência da rua*”, que faz parte dos textos de acompanhamento da exposição “*A Rua é Nossa... de Todos Nós*”, Portas afirma que a rua é “*o mais característico e duradouro dos espaçamentos da história da urbanidade, o elemento colectivo que separa-e-liga o edificado, constituindo eixos e nós, redes, ou limites..., antecedeu quase sempre, como espaço que serve a sucessão e contingência dos habitats e a multiplicidade das suas actividades.*” Ou seja, enuncia um conjunto de características que definem a rua como elemento do espaço público essencial e seminal da composição da cidade e estruturante das relações humanas.

ORIOL BOHIGAS, *Contra la incontinencia urbana. Reconsideración moral de la arquitectura y la ciudad* [2004]

A partir de algumas afirmações de Oriol Bohigas temos uma noção muito clara do seu conceito de rua: “Quando falo de **rua**, refiro-me ao que os racionalistas denominavam de forma depreciativa “*rua-corredor*”, ou seja, o **itinerário urbano delimitado pela continuidade de uma linha arquitectónica ou pelos limites de outro elemento que defina compacidade.**”³⁸

“*A rua é, ao mesmo tempo, um lugar, um itinerário, uma oferta imprevisível de acontecimentos, ou seja, o elemento vertebral das duas funções essenciais da cidade: a informação e a acessibilidade; mas é também a imagem reconhecível da colectividade (...)*”³⁹

Existe então, para Bohigas, um entendimento da rua como elemento morfológico linear definido, com um papel funcional e também simbólico para a comunidade que serve.

³⁸ BOHIGAS, Oriol, *Contra la incontinencia urbana. Reconsideración moral de la arquitectura y la ciudad*. Electa, Barcelona, 2004. p. 128.

³⁹ BOHIGAS, Oriol, *Contra la incontinencia urbana. Reconsideración moral de la arquitectura y la ciudad*. Electa, Barcelona, 2004. p. 129.

01.1.4. O Projecto de Investigação *A Rua em Portugal, Inventário Morfológico*

O enquadramento científico, metodológico e institucional

A presente Dissertação de Doutoramento insere-se numa linha de investigação sobre Morfologia Urbana em curso no FORMA URBIS Lab da Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa, e dá progressão e utilidade a um dos seus Projectos de Investigação: “*A Rua em Portugal – Inventário Morfológico*” (PTDC/AUR/65532/2006).⁴⁰ Este constituiu a sequência do trabalho realizado para a Direcção Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano – DGOT-DU e para a Direcção Regional do Ordenamento do Território e Recursos Hídricos DROT-RH sobre a “*A Praça em Portugal*” e que se encontra publicado em três volumes que tratam o território Continental e um volume que trata as praças dos Açores.

O Projecto contemplou “*o trabalho de recolha, restituição gráfica e ilustração dos principais exemplares de Ruas em Portugal*” e pretendeu constituir um “*conjunto representativo da sua diversidade tipológica, estado de evolução, dimensões e utilização desta categoria tão particular de espaço público*”⁴¹.

Para isso, toma como referência uma série de trabalhos antecedentes como a *Encyclopédie de l'Urbanisme*, dirigida por Robert Auzelle e Ivan Jankovic que, no seu prefácio, caracterizava a obra como um “*Instrumento insubstituível de trabalho e de cultura*”. Para isso, o Projecto pretende tratar a rua “*através de métodos clássicos de representação das formas construídas, assim como a utilização de caracterizações e ilustrações auxiliares, tratados com o rigor próprio da disciplina mas legíveis para um público generalista. Por outro lado, pode fornecer um instrumento para a prática do urbanismo, assim como para o seu ensino na medida em que trata de forma metódica e comparável os espaços seleccionados como exemplares e cuja operacionalidade assenta na capacidade de constituírem referência para o desenvolvimento de criações urbanas contemporâneas.*”⁴²

O desenvolvimento de Projectos de Investigação que têm por objectivo a construção de um Inventário Morfológico de espaços públicos das cidades em Portugal e o suporte científico, metodológico e institucional que um Projecto desta natureza, alojado numa instituição de ensino superior de referência como a Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa, forneceu ao desenvolvimento desta dissertação, tornou-se fundamental e imprescindível no actual panorama da investigação, mesmo a nível internacional, em que o conhecimento pretende ser construído com base na troca e enriquecimento mútuo entre parceiros académicos e institucionais com áreas de interesse partilhadas.

⁴⁰ A proposta de candidatura do Projecto de Investigação ao financiamento da Fundação para a Ciência e a Tecnologia teve como compromisso no seu plano de trabalhos o desenvolvimento de teses de mestrado e doutoramento associados ao desenvolvimento do Projecto, sendo a presente dissertação a materialização de um dos casos considerados.

⁴¹ DIAS COELHO, Carlos, Candidatura do Projecto de Investigação “*A Rua em Portugal - Inventário Morfológico*” ao Programa de Financiamento da Fundação para a Ciência e a Tecnologia PTDC/AUR/65532/2006, Lisboa, 2006.

⁴² DIAS COELHO, Carlos, Candidatura do Projecto de Investigação “*A Rua em Portugal - Inventário Morfológico*” ao Programa de Financiamento da Fundação para a Ciência e a Tecnologia PTDC/AUR/65532/2006, Lisboa, 2006.

01.1.5. A perspectiva de abordagem

*"No princípio do século XXI a prática urbanística, a filosofia de intervenção na cidade e a própria ideia de cidade apresentam sinais menos utópicos que em períodos anteriores, resultado de vários factores entre os quais se deve destacar, por um lado, a crise do modernismo e dos seus modelos e o regresso à cidade como objecto de referência e, por outro lado, a perspectiva se não da desagregação da cidade pelo menos da sua ilegibilidade à luz dos conceitos morfológicos urbanos tradicionais."*⁴³

Numa altura de indefinição disciplinar consideramos mais sensato procurar basear a abordagem contemporânea em metodologias consistentes. A **análise tipológica** ensaiada entre o final da década de 1950 e meados da década seguinte por Saverio Muratori e Carlo Aymonino⁴⁴, desenvolvido a partir do conceito de tipo estabelecido por Quatremère de Quincy em 1792, foi utilizada de forma recorrente ao longo de vários períodos culturais da história da arquitectura e do urbanismo. A genealogia do conceito de tipo e de tipologia e das três escolas que emergiram a partir de meados do século passado (Conzeniana/Birmingham, Muratoriana/Italiana e Versalhes) foi traçada de forma sumária por Attilio Petruccioli⁴⁵ em 1995 e depois por Anne Vernez Moudon em 1997⁴⁶, demonstrando a continuidade, actualidade e pertinência desta metodologia escolhida para a dissertação.

Na década de 1990, o reaparecimento do interesse académico nos trabalhos de Muratori⁴⁷ reforçam o princípio da procura de referências consistentes na contemporaneidade. O nosso interesse em Saverio Muratori e na Escola Italiana⁴⁸ centra-se nas investigações que abordaram a relação entre **morfologia urbana e tipologia edificada** para compreender o **processo tipológico**, o processo de evolução dos tecidos da cidade e para gerar novos tipos edificados, ou seja, no desenvolvimento de uma **tipologia operativa**.

A tipologia edificada, para estes autores, compreendia as tipologias do espaço privado, edifícios e espaços privados associados a estes. Mas, se considerarmos a rua como um elemento edificado da cidade⁴⁹, como um facto urbano⁵⁰ à semelhança de um edifício de habitação, uma igreja ou um hospital, então podemos

⁴³ DIAS COELHO, Carlos, Candidatura do Projecto de Investigação "A Rua em Portugal - Inventário Morfológico" ao Programa de Financiamento da Fundação para a Ciência e a Tecnologia PTDC/AUR/65532/2006, Lisboa, 2006.

⁴⁴ O método de análise tipológica é descrito de modo sintético e sistemático por Panerai, Depaule e Demorgon em *Analyse urbaine*, Éditions Parenthèses, Marselha, 1999 (a partir da investigação elaborada em 1975).

⁴⁵ PETRUCCIOLI, Attilio, "Exoteric – Polytheistic – Fundamentalist Typology. Gleanings in the Form of an Introduction" in AAVV, *Typological Process and Design Theory, Proceedings of the international symposium*, Aga Khan Program for Islamic Architecture at Harvard University and the Massachusetts Institute of Technology, Cambridge, March, 1995.

⁴⁶ MOUDON, Anne Vernez, "Urban morphology as an emerging interdisciplinary field" in *Urban Morphology* n.º 1, Birmingham, 1997.

⁴⁷ CATALDI, Giancarlo, MAFFEI, Gian Luigi, VACCARO, Paolo, "Saverio Muratori and the Italian school of planning typology" in *Urban Morphology* n.º 6, Birmingham, 2002.

⁴⁸ Como os trabalhos que se sucederam liderados por Carlo Aymonino, Aldo Rossi ou Gianfranco Caniggia de entre os quais se destaca o manual em 4 volumes dos quais o inicial *Composizione Architettonica e Tipologia Edilizia - Lettura dell'edilizia di base* escrito em conjunto com Gian Luigi Maffei em 1979, foi finalmente traduzido para a língua inglesa em 2001 com o título *Architectural Composition and Building Typology – Interpreting Basic Building*, alargando ao contexto anglo-saxónico o universo cultural de influência do estudo, o que atesta a afirmação anterior.

⁴⁹ ALBERTI, Leon Battista, *L'art d'édifier. Texte traduit du latin, présenté et annoté par Pierre Caye et Françoise Choay*, Éditions du Seuil, Paris, 2004.

⁵⁰ ROSSI, Aldo, *A Arquitectura da Cidade*, Edições Cosmos, Lisboa, 2001 [1965].

concentrar a nossa abordagem numa relação entre a morfologia urbana e um elemento urbano do espaço público – como, por exemplo, a rua.

Podemos afirmar que o estudo que pretendemos elaborar centra-se assim numa relação entre **morfologia urbana** e **tipologia urbana**. Ou seja, para nós, o interesse na **tipo-morfologia** passa por estudar os elementos da morfologia urbana e, a partir dos elementos existentes, derivar os *tipos* que permitam criar novos elementos morfológicos necessariamente diferentes dos originais, como teorizou Giulio Carlo Argan em *Progetto e Destino*, em 1965.

Por outro lado, o enquadramento que o desenvolvimento da dissertação teve pela parte do Projecto de Investigação “A Rua em Portugal” e as contribuições provenientes da partilha das reflexões com membros da equipa permitiu percorrer um caminho de investigação enriquecido.

A partilha metodológica desta dissertação com o Projecto de Investigação acontece em particular na procura e **sistematização dos processos de classificação de ruas** já elaborados e também nas fases iniciais de definição de critérios de **selecção, recolha, restituição gráfica e ilustração** deste elemento morfológico.

Estas fases são essenciais para a construção de um **quadro tipológico** pertinente e passam por uma selecção criteriosa das ruas a incluir no *corpus* a estudar, de modo a constituírem um conjunto de qualidade e representativo da diversidade da rua em Lisboa, e pela elaboração de elementos desenhados clássicos de representação, de modo a permitir a ilustração e comparação à mesma escala dos diversos elementos morfológicos seleccionados. A posterior **classificação e tipificação** da sua **diversidade morfológica** visam obter um quadro de referência que nos permita produzir novos elementos, distintos dos existentes mas com qualidades morfológicas, portanto formais e também de composição, que neles identificamos.

Ao considerar a cidade e a sua contínua sedimentação como referência para a futura produção urbana, não pode ser ignorado o recurso à **cartografia histórica e contemporânea**, amplamente recolhida e divulgada no caso da cidade de Lisboa. Esta permite abordar os processos de formação e transformação das ruas associados à sua época de criação, à semelhança do estudo de Bernard Rouleau acerca do traçado das ruas de Paris.

Finalmente, o irrepetível conhecimento aturado proveniente da **observação e experiência quotidiana directa** do espaço público da rua na cidade de Lisboa permitiu o enriquecimento do estudo e, logo numa fase inicial, permitiu determinar os seus limites e estabelecer uma classificação prévia que fosse pertinente a partir do universo das ruas existentes.

*"The best new streets need not be the same as the old, but as models the old have much to teach. Delightful, purposeful streets and cities will surely follow."*⁵¹

Allan B. Jacobs, *Great Streets*

01.2. A problemática e a pertinência temática

A natureza da questão e a pertinência do tema

21

Nas últimas décadas, as segregações e instabilidades sociais têm sido mais evidentes nos **espaços fragmentados** das periferias urbanas por comparação com a **cidade consolidada**. Assim, num domínio científico cujo âmbito dos estudos e a resposta disciplinar se situa ao nível da **composição e edificação do espaço**, colocam-se as questões de como desenhar a cidade e não o urbano;⁵² de como transformar o urbano em cidade; ou de como produzir o espaço público da cidade de modo a ser legível para quem o habita e visita, ou seja, como desenhar uma cidade inteligível.

No equívoco contexto actual em que a arquitectura se encontra, muitas vezes dependente de imagens descartáveis para consumo imediato, onde são poucos os caminhos que se preocupam com a continuidade de posturas mais fundamentadas, revela-se também uma crescente preocupação pelos aspectos disciplinares e pela busca de regras.⁵³ Assim, a compreensão e o estabelecimento de procedimentos que permitam a sedimentação de uma cidade consolidada e legível, através de metodologias consistentes, assumem uma importância disciplinar evidente.



Aristóteles considerava que a cidade era composta por duas partes: a **parte privada** e a **parte pública**.⁵⁴ A parte pública é aquela que todos reconhecemos e partilhamos, ou seja, é o espaço público que permite

⁵¹ JACOBS, Allan B., *Great Streets*, The MIT Press, Cambridge, 1993.

⁵² CHOAY, Françoise, "Lo urbano y la muerte de la ciudad" in AAVV, *Lo Urbano en 20 autores contemporáneos*, Ángel Martín Ramos ed., Edicions UPC, ETSAB, Barcelona, 2004.

⁵³ MONTANER, Josep Maria, *Depois do movimento moderno. Arquitectura da segunda metade do século XX*, Gustavo Gili, Barcelona, 2001. p. 259.

⁵⁴ "(...) Es necesario, por tanto, dividir el territorio en dos partes, de las cuales una debería ser común y la otra pertenencia de los particulares, y cada una de estas partes se debería dividir en otras dos: una parte del territorio común se debería adoptar para el culto de los dioses, la otra para comercio de los mercaderes; el territorio de los particulares se debería elegir de forma que una parte comprendiera las partes exteriores y otra la urbana (...)" Aristóteles, *Política*, VII in PATETTA, Luciano, *Historia de la Arquitectura*, Antología Crítica, Herman Blume, Madrid, 1984.

orientarmo-nos na cidade, a sua forma reconhecível para habitantes e visitantes é que permite a **legibilidade** da cidade e a nossa identificação com os seus espaços.

Bohigas, quando aborda a questão da **legibilidade do espaço público**, refere que “(...) *El texto urbano es útil si es legible e interpretable. (...)*”⁵⁵ e diz que para a legibilidade é necessário, em primeiro lugar, conhecer o **léxico** e saber utilizá-lo com uma **sintaxe** convencionada. Ou seja, é necessário conhecer os elementos e as regras para a sua articulação de modo a serem inteligíveis a todos.

Para conhecer o **léxico**, para além da simples enumeração dos **elementos**, necessitamos de conhecer as razões que os fazem ser como são, ou seja, da sua **formação e conformação ao longo do tempo**, apesar de considerarmos o momento actual para a leitura da cidade.

Acreditamos que um trabalho que parta da inventariação de ruas pertencentes a um contexto urbano consolidado e reconhecido, e estabilize os processos de composição desse elemento morfológico - a rua – num quadro tipo-morfológico representativo da sua origem e forma é pertinente por poder ser utilizado como instrumento de referência na interpretação da cidade e na produção urbana contemporânea.⁵⁶

Ou seja, uma metodologia que procura estabilizar os **tipos morfológicos e morfogenéticos** de elementos do espaço público legíveis e consolidados contribui para o avanço do conhecimento das reflexões que pretendem construir um **quadro teórico de interpretação e edificação** de uma cidade legível, contrariando a crescente tendência de construção de espaços urbanos fragmentados. Para além disso, a sua construção reveste-se de uma pertinência acrescida no actual contexto disciplinar de indeterminação e dúvida em que a busca de regras se torna mais premente.

⁵⁵ BOHIGAS, Oriol, *Contra la incontinencia urbana. Reconsideración moral de la arquitectura y la ciudad*. Electa, Barcelona, 2004. p. 127.

⁵⁶ “A abordagem sistemática à análise do tecido urbano” permite “para a Teoria, melhor compreender a forma das cidades e, para a Prática, criar designs em melhor harmonia com o património sobrevivente e desse modo enriquecer a memória cultural.” in CONZEN, Michael, “A Conceptual Approach to the Spatial Layout of City Form”, II Conferências sobre a Forma da Cidade, Ciclo de Conferências organizadas pelo FormaUrbis Lab, Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa, Lisboa, 6 de Dezembro de 2013. (registada em vídeo na videoteca da Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa).

“Transportamos connosco imagens de arquitecturas que nos marcaram. Estas podem suscitar questões na nossa mente. Mas com esta base ainda não nasce nenhum projecto novo, nenhuma arquitectura nova. Cada projecto exige imagens novas. As nossas imagens “antigas” apenas nos podem ajudar a encontrar as novas.”⁵⁷

Peter Zumthor, *Pensar a Arquitectura*

01.3. Os objectivos, hipóteses e finalidades

Do que se pretende com a dissertação.

23

Se lembrarmos as duas partes da divisão inicial da *polis* segundo Aristóteles, portanto a parte privada e a parte pública, a cidade contemporânea, genérica, é essencialmente desenhada a partir da sua esfera privada invariavelmente sem grande atenção ao contexto em que se insere ou à memória do sítio. São os elementos edificados individuais⁵⁸ que constróem o urbano.⁵⁹ Colocamos então a hipótese de que o caminho para recuperar as qualidades perdidas da cidade passe pela inversão deste princípio, ou seja, desenhar a cidade a partir do seu espaço público, do espaço que é comum a todos.

Oriol Bohigas quando se refere à forma do espaço colectivo diz que é preferível definir o carácter do espaço à sua função⁶⁰ - este carácter do espaço podemos relacionar com o conceito de *genius loci*⁶¹ desenvolvido por Norberg Schulz, o espírito do lugar, intimamente ligado ao que é permanente no lugar; a sua essência – e aponta também a necessidade que existe em conhecer o léxico e a sintaxe que nos permite desenhar espaços públicos legíveis⁶². Aqui coloca-se a questão de como encontrar o carácter destes espaços, o que é a sua essência.

⁵⁷ ZUMTHOR, Peter, *Pensar a arquitectura*, Gustavo Gili, Barcelona, 2005.

⁵⁸ Oriol Bohigas apelida-os de arquitectura que não o quer ser.

⁵⁹ Neste caso entendido como referência explícita ao Urbano contra a Cidade como proposto por Françoise Choay em *El Reino de lo Urbano y la Muerte de la Ciudad*.

⁶⁰ “(...) algunos espacios se justifican por una función determinada, pero en la mayoría de los casos esta puede ser provisional o momentánea y su contenido puede sufrir grandes variaciones a lo largo del tiempo (...) lo único que suele permanecer es lo que podríamos llamar “el carácter”, un término de contenido discutible que aquí hay que entender de manera difuminada y que quizá se confunda con el temperamento: la referencia histórica, coherencia estilística o pintoresca, la lectura significativa, la vitalidad sugerente de los puntos de vista e, incluso, la tendencia hacia unos usos diferentes pero finalmente clasificables en una misma categoría (...)” in BOHIGAS, Oriol, *Contra la incontinencia urbana. Reconsideración moral de la arquitectura y la ciudad*. Electa, Barcelona, 2004. pg. 179.

⁶¹ NORBERG-SCHULZ, Christian, *Genius Loci, Paesaggio, Ambiente, Architettura*, Electa, Milão, 1979.

⁶² “(...) lo primero que hace falta es conocer el léxico y saber usarlo con una sintaxis convenida. Las palabras inteligibles son las que, con variantes sucesivas, han mantenido una permanencia en el ámbito de una cultura y un territorio (...)” in BOHIGAS, Oriol, *Contra la incontinencia urbana. Reconsideración moral de la arquitectura y la ciudad*. Electa, Barcelona, 2004. p. 127.

A **rua** é o elemento morfológico do espaço público mais comum e aquele que define a maior parte do traçado da cidade. Se consideramos a rua um elemento essencial no conjunto que forma o traçado urbano, então, para o desenho de uma cidade legível, necessitamos de conhecer a diversidade morfológica da rua e estabilizar esse conhecimento de forma ordenada.

Colocamos então a hipótese de que existem **princípios subjacentes à criação das ruas de uma cidade consolidada** no tempo e formalmente diversa como Lisboa, e que esses princípios estão presentes e podem ser deduzidos a partir dos próprios elementos. Ou seja, que as ruas de Lisboa são o próprio objecto de estudo que nos permite encontrar os princípios de composição do seu **tipo**,⁶³ podendo os mesmos ser sintetizados num **quadro tipológico da morfologia e morfogénese das ruas de Lisboa**.

Deste modo, com o desenvolvimento da dissertação pretende-se operar uma evolução do conhecimento com os seguintes objectivos:

- a) Estabilizar **o conhecimento em relação à riqueza e diversidade morfológica da rua na cidade de Lisboa**, através da observação dos espaços da cidade consolidada, da compreensão dos processos de formação e transformação e da transmissão ordenada desse conhecimento.
- b) Definir e estabelecer **uma classificação das ruas da cidade de Lisboa**, com o propósito de construir um quadro que permita a elaboração de uma tipologia baseada em critérios pertinentes a partir de um *corpus* de estudo representativo;
- c) Construir um **quadro tipológico**, ou seja, uma **tipologia analítica e descritiva** das ruas da cidade de Lisboa, de forma a criar um instrumento de referência para a interpretação e definição destes elementos não só em Lisboa mas também em contextos similares.

Conforme afirma Anne Vernez Moudon, uma tipo-morfologia desenvolvida oferece “*a rich data base on forms and form-making processes. And, more importantly, to morphogenetic research grounds this design work in the history of city building. Types no longer need to be arbitrarily borrowed icons*”⁶⁴ Assim, esperamos que a dissertação contribua para além dela mesma, ou seja, acreditamos que uma investigação no campo disciplinar do Urbanismo deve idealmente conter um contributo, ainda que indirecto, para a sua prática, ou seja, para a criação do espaço, neste caso da cidade. Pretende-se desse modo que a dissertação permita contribuir para uma produção e intervenção contemporânea consciente no espaço público da cidade, não só no caso de estudo, mas também em cidades com a mesma matriz cultural urbana.

⁶³ Argan considera o tipo “*the interior structure of a form or... a principle which contains the possibility of infinite formal variations and further modification of the type itself*” in ARGAN, Giulio Carlo, *On the Typology of Architecture in Architectural Design* n.º33, Dezembro 1963. p. 565.

⁶⁴ MOUDON, Anne Vernez, “*Getting to Know the Built Landscape: Typomorphology*.” in FRANCK, K. and SCHNEEKLOTH, L. (ed.), *Ordering Space: Types in Architecture and Design*, New York: Van Nostrand Reinhold, 1994.

“Quem não viu Lisboa, não viu coisa boa.”⁶⁵

Provérbio Português com origem no reinado de D. Manuel I

01.4. A cidade de Lisboa e a rua.

Sobre os limites e o objecto do estudo. A diversidade morfológica da cidade de Lisboa.

25

A escolha de Lisboa

Na escolha de Lisboa, como pretexto e contexto para o desenvolvimento da dissertação, concorrem diversos factores. Aquele que certamente tem mais peso decorre da própria riqueza morfológica do seu tecido urbano, paradoxalmente diverso e uno, resultado de um processo de sedimentação no tempo longo, detentor de um número e variedade de casos que permitem compor um amplo e representativo *corpus* de estudo não só das ruas da cidade de Lisboa, como da cidade de matriz urbana portuguesa.⁶⁶

A eleição da cidade de Lisboa decorre também da consideração de que para o conhecimento do elemento urbano que se pretende estudar - a rua - e para a sua selecção a partir do universo de estudo que é a parte consolidada da cidade de Lisboa é indispensável a experiência *in loco*, a partir da realidade contemporânea, isto é, a observação directa do espaço público da rua. Neste caso, habitar Lisboa quotidianamente desde há quase duas décadas e desenvolver todas as actividades diárias nesta cidade é uma mais valia que não podia ser ignorada.

Um terceiro factor prende-se com Lisboa ser um caso excepcionalmente bem documentado. Aqui a dificuldade pode prender-se apenas com a eventual dificuldade em seleccionar e cruzar as inúmeras fontes que trataram aquela que é inquestionavelmente a principal cidade portuguesa. A cartografia é fiável e abrange diversos estados da sua evolução, estando disponível com alguma facilidade e tendo sido, em parte, tratada de modo a poder ser consultada e utilizada. A bibliografia temática é abrangente e contempla estudos e publicações sectoriais e gerais. No entanto, nenhuma obra aborda a rua de um modo transversal no espaço e no tempo da cidade com a abordagem metodológica que é aqui utilizada.

Reúnem-se assim substanciais razões para a eleição da cidade de Lisboa como suporte para um estudo de morfologia urbana das suas ruas.

⁶⁵ VIEIRA, Alice, *Esta Lisboa*, Caminho, Lisboa, 1993. p. 36.

⁶⁶ Arriscamos aqui a hipótese de que existe um modo português de fazer cidade, independentemente de ter características partilhadas com o modo de edificar a cidade de outras culturas, tema que não é central no âmbito desta dissertação mas para o qual a mesma pode verter alguns contributos relativamente à composição da rua na cidade de Lisboa.

O objecto de estudo

*"(...) à Paris, si l'on en croit la nomenclature des voies publiques établie par Jacques Hillairet, les places représente 5% des désignations de lieux pour environ 60% des rues et 35% de boulevards, avenues, quais, impasses, cités, etc. (...)"*⁶⁷

O espaço público é composto por vários elementos mas, na nossa cultura, a rua é o seu elemento predominante, aquele que é mais recorrente na composição do traçado urbano da cidade, aquele que define a maior parte do tecido banal da cidade e que, no entanto, também configura elementos estruturantes do reconhecimento da imagem urbana.

Uma tese que parta da inventariação de diversas ruas pertencentes a um contexto urbano consolidado e reconhecido, e estabilize os processos de composição desse elemento morfológico - a rua - é pertinente por poder ser utilizada como instrumento de referência na interpretação da cidade e na produção urbana contemporânea. Assim, o objecto de estudo da investigação a desenvolver é **a rua**.

Apesar de distintas situações poderem ser integradas nesta categoria de espaço, traduzindo-se a riqueza morfológica na própria variedade das designações toponímicas dos espaços públicos, como por exemplo a *avenida*, a *alameda*, a *rua*, a *travessa*, a *calçada*, o *beco* ou a *escadinha*, definimos a **rua** como qualquer **elemento do espaço público da cidade que constitua um canal ou corredor, linear e contínuo** - excluindo-se assim os espaços de natureza excepcional do tecido urbano que se afastam destas características, como as praças e largos - e que cumulativamente cumpra as funções de passagem e suporte de edificado. Ou seja, entendemos a **rua** como um **elemento morfológico do espaço público da cidade que seja linear e contínuo**, ao mesmo tempo **percurso e morada, itinerário e lugar**.

Consideramos como espaço da rua o espaço público limitado pelo espaço privado adjacente; acidentes geográficos de ruptura, como escarpas e planos de água; ou outros elementos morfológicos do espaço público distintos do considerado. No entanto, fazendo a rua parte de um contexto urbano do qual não pode ser dissociada, ela será abordada como parte desse tecido urbano, com as relações morfológicas e funcionais que com ele estabelece.

⁶⁷ PANERAI, Philippe, DEPAULE, Jean-Charles, DEMORGON, Marcelle, *Analyse urbaine*, Éditions Parenthèses, Marselha, 1999. p. 76.

O limite espacial do estudo

*“Non si potrebbe infatti capire la situazione attuale limitandosi allo studio dei “centri storici” (come stabilire i confine della storia ?), ma soprattutto non si potrebbero comprendere le fratture attuali senza cogliere la città nella sua durata, senza comprendere innanzi tutto la lenta sedimentazione.”*⁶⁸

Consideramos, como limite espacial do nosso estudo, o **espaço público da cidade de Lisboa** onde existe **continuidade, definição e legibilidade**,⁶⁹ ou seja, o **espaço da cidade consolidada** – nomeado por alguns autores como a cidade tradicional, a cidade histórica,⁷⁰ a cidade canónica, sedimentada ou feita e refeita⁷¹ – por oposição aos espaços urbanos periféricos caracterizados pela fragmentação, descontinuidade e ilegitimidade – apelidados entre outros de cidade difusa⁷², cidade genérica⁷³ ou cidade imperfeita⁷⁴.

Este limite corresponde ao da cidade una, onde as ruas já têm a maturidade necessária para serem estudadas, resultado da sua consolidação no tempo longo enquanto elementos morfológicos do espaço público. A consolidação física da rua compreende a edificação não só do espaço público como também do espaço privado que a limita. Bernard Rouleau,⁷⁵ por exemplo, defende dois momentos: o de traçar, onde se define o caminho; e o de urbanizar, quando pelo menos metade das parcelas que marginam o caminho estão edificadas. Sendo a partir desse segundo momento que se pode falar em rua.

Esta consolidação física da rua é acompanhada da edificação progressiva de um significado cultural. Assim, estes elementos morfológicos, ao serem também um produto cultural da sociedade que os suporta, com significado específico em cada período temporal, resultante das diferentes épocas de projecto, construção, transformação e utilização dos mesmos, têm particularidades distintas que os diferem dos existentes em outras civilizações onde o seu significado cultural é necessariamente diferente.

Na nossa cultura, a rua é ao mesmo tempo **lugar e itinerário**⁷⁶, resultado da sociedade que nela se reconhece e também suporte para a deslocação. Ou seja, **produto cultural** com significado para a sociedade que o cria e habita, e ao mesmo tempo suporte físico dos movimentos e das trocas civilizacionais. A necessidade de constituir um *corpus* de elementos com esta dupla característica, passível de servir de referência qualitativa ao estudo, justificou a imposição do limite espacial referido ao estudo.

⁶⁸ CASTEX, Jean, PANERAI, Philippe, *Prospettive della tipomorfologia / Prospects for typomorphology in Lotus International* 36, Electa, Milano, 1982.

⁶⁹ Remetemos aqui a definição de legibilidade para a essencial definição de Kevin Lynch em LYNCH, Kevin, *A Imagem da Cidade*, Martins Fontes, São Paulo, 1983, ed. original 1960.

⁷⁰ LAMAS, José, *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*, Fundação Calouste Gulbenkian – Fundação para a Ciência e Tecnologia, Lisboa, 2.ª ed. 1999.

⁷¹ PORTAS, Nuno, *Os Tempos das Formas, volume I: A Cidade Feita e Refeita*, Departamento Autónomo de arquitectura da Universidade do Minho / Guimarães, 2004.

⁷² AAVV, *Paesaggi ibridi . highway, multiplicity*, Skira, Milão, 1996.

⁷³ Office for Metropolitan Architecture; KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce, *Generic City in S, M, L, XL: small, medium, large, extra-large*, 010 Publishers, Roterdão, 1995.

⁷⁴ PORTAS, Nuno, *Os Tempos das Formas, volume I: A Cidade Feita e Refeita*, Departamento Autónomo de Arquitectura da Universidade do Minho / Guimarães, 2004.

⁷⁵ ROULEAU, Bernard, *Le tracé des rues de Paris, formation, typologie, fonctions*, Éditions du Centre National de la Recherche Scientifique, Paris, 1983 [1.ª ed. 1975; ed. or. 1967].

⁷⁶ PANERAI, Philippe; MANGIN, David, *Projet urbain*, Éditions Parenthèses, Marselha, 1999.

O limite temporal do estudo

“... a necessidade prática, que está no fundo de cada juízo histórico, confere a cada história o carácter de história contemporânea, pois, por remotos ou remotíssimos que cronologicamente nos pareçam os factos que admitimos, a história, na verdade, refere-se sempre à necessidade e à situação presentes, nas quais os factos propagam a sua reverberação.”⁷⁷

A nossa aproximação ao objecto de estudo é feita no momento presente. No entanto, a nossa abordagem entende que este momento contemporâneo é o resultado de um processo de conformação do espaço no tempo longo. Ou seja, os espaços que hoje podem ser lidos e apreendidos são resultado da acumulação de todas as vontades e acções que protagonizaram o tempo passado e, portanto, a sua interpretação seria menos rica sem essa componente evolutiva em cada contexto temporal que permite ter uma visão não só sincrónica como diacrónica da conformação espacial.

Ao invés de pretendemos limitar o estudo a um período histórico, parece-nos mesmo que se pode revestir de maior riqueza a possibilidade de comparar elementos morfológicos e processos de formação que pertencem a momentos distintos no tempo e podem ter semelhanças ou o oposto.

Escolhemos assim considerar como limite temporal **o tempo presente como resultado de uma contínua evolução** dos espaços que abordamos.

⁷⁷ CROCE, Benedetto, *La Storia come pensiero e come azione*, Laterza, Bari, 1939, p. 5.

“(...) le type est d'abord lié à l'idée de classement. Il est "l'individu" animal ou végétal d'après lequel le naturaliste décrit l'espèce, en même temps que l'énoncé de ses caractéristiques. Objet exemplaire qui permet de rendre compte avec économie d'une population assez vaste. Opération abstraite, la typologie gomme les caractères particuliers des objets pour ne retenir que les traits généraux sur lesquels se fonde la taxinomie. Elle dépasse le simple classement pour proposer dans une vision universaliste, une articulation complète du domaine.”⁷⁸

Philippe Panerai, Jean-Charles Depaule, Marcelle Demorgon, *Analyse Urbaine*

01.5. Metodologia

29

Entendemos, à semelhança de diversos autores que abordaram o tema da morfologia urbana, que **a cidade pode ser estudada a partir da sua forma**, logo, a partir da forma dos elementos que a compõem.

Michael Conzen sintetiza um conceito de Morfologia Urbana que nos parece útil para entender a sua importância e a afirmação anterior. Para ele, Morfologia Urbana é “o estudo da forma edificada das cidades, e procura explicar o traçado e a composição espacial das estruturas urbanas e dos espaços abertos, o seu carácter material e significado simbólico, à luz das forças que a criaram, expandiram, diversificaram e transformaram.”⁷⁹

A maior parte dos estudos tipo-morfológicos, a partir dos trabalhos da Escola Italiana desenvolvidos inicialmente por Saverio Muratori e depois por Gianfranco Caniggia, centraram-se na relação entre **morfologia urbana** e **tipologia edificada**. Ou seja, na relação entre a tipologia dos edifícios e a forma urbana que, dualmente, é gerada pela sua agregação e lhe serve de suporte estruturante. No caso de Conzen, e dos investigadores anglo-saxónicos que o seguiram, a questão colocou-se nas relações entre o que considerava as três componentes essenciais do tecido da cidade: a **rua**, o **lote** e o **edifício**. Este entendimento tripartido do tecido é partilhado por Panerai, Depaule e Demorgon que consideram a **rede de ruas**, os **parcelamentos fundiários** e as **construções** como elementos constituintes do tecido urbano.

Ao considerarmos as ruas como **factos urbanos**, parte edificada⁸⁰ da cidade, colocamos a hipótese de estudar a diversidade morfológica da cidade a partir da utilização do método da **análise tipológica** aplicada à rua e não só ao edificado. Ou seja, ensaia-se aqui a aplicação do método da análise tipológica não a

⁷⁸ PANERAI, Philippe, DEPAULE, Jean-Charles, DEMORGON, Marcelle, *Analyse urbaine*, Éditions Parenthèses, Marselha, 1999. p.105.

⁷⁹ Tradução do autor a partir da definição apresentada por Michael Conzen na Conferência “A Conceptual Approach to the Spatial Layout of City Form” inserida nas *II Conferências sobre a Forma da Cidade*, organizadas pelo FormaUrbis Lab, e que decorreu a 6 de Dezembro de 2013 na Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa.

⁸⁰ O conceito de edificação é utilizado segundo o sentido seminal para a disciplina atribuído por Alberti na *De Re Aedificatoria*, ou seja, como edificação espacial ou construção de espaço, de elemento conformado fisicamente e espacialmente.

edifícios mas sim a um elemento morfológico do espaço público – a rua, com o propósito de construir uma **tipo-morfologia das ruas de Lisboa**.

Assim, metodologicamente prevê-se a passagem da **representação e interpretação morfológica** para a **elaboração dos tipos de ruas e a sua ordenação**, com o objectivo de **constituir um quadro tipológico das ruas de Lisboa**, útil à interpretação e à concepção da cidade, ou seja, transformar o “*momento do tipo*”⁸¹ no momento inicial do projecto.

A análise morfológica exige tempo que pode ser entendido como supérfluo num contexto actual que promove a resposta imediata e a produção de imagens mediáticas sucessivas, no entanto, este tempo deve ser entendido como parte do tempo do projecto, do tempo de concepção. Se recuarmos ao texto instaurador da disciplina, para Alberti, o tempo escapa-se, de forma singular; ao princípio da economia que estabelece como essencial para a edificação. Segundo o mesmo, o arquitecto deve tomar o tempo da reflexão para conceber os seus projectos, o tempo de avaliar os seus desenhos, as suas maquetas, o progresso da sua realização, o tempo de consultar os peritos. “(...) *aconselho-te a que não te apresses, levado pelo desejo de edificar, a dar início à obra, como fazem as pessoas irreflectidas e precipitadas (...) Grande é o contributo que o tempo traz à execução de todas as obras, fazendo com que repares e reflectas atentamente naquilo que te escapara, por mais perspicaz que sejas.*”⁸² Isto é, o tempo é o único recurso que Alberti considera poder ser usado sem parcimónia quando aplicado aos processos de concepção e revisão da obra, o tempo do trabalho intelectual do arquitecto.

01.5.1. Estabilização de conceitos

Um ponto prévio ao desenvolvimento da dissertação foi a necessária **estabilização de conceitos**, elaborada a partir do aprofundamento do estado da arte, de modo a orientar as linhas de continuidade da investigação e os pressupostos que a regem; e cuja operatividade resulta em dois níveis distintos da dissertação: 1.) a sistematização da genealogia dos conceitos essenciais presentes na dissertação a partir de vários autores e a construção da nossa interpretação a partir dos mesmos, clarificando a sua utilização ao longo da dissertação; 2.) a definição dos conceitos de classificação de modo a estabelecer classes e tipos inteligíveis para o leitor. Esta fase incluiu também a pesquisa e recolha da bibliografia temática e metodológica, bem como a sua sistematização, processos iniciados no âmbito da elaboração do projecto para dissertação. O reflexo desta fase existe ao longo do desenvolvimento da dissertação, não sendo estanque num capítulo, antes informa transversalmente o corpo da dissertação.

01.5.2. Elaboração de uma base de dados, de um arquivo

Para a elaboração de uma tipologia das ruas de Lisboa foi essencial a elaboração de uma base de dados

⁸¹ ARGAN, Giulio Carlo, *Progetto e Destino*, Milano, 1965.

⁸² ALBERTI, Leon Battista, *Da Arte Edificatória*, Trad. do Latim de Arnaldo Monteiro do Espírito Santo, Introdução, notas e revisão disciplinar de Mário Júlio Teixeira Krüger, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 2011. Livro II – I, pp. 190, 191.

dos elementos, neste caso de ruas, que se pretendem estudar e ordenar. Esta fase inicial de construção da base de dados das ruas compreendeu três operações de natureza distinta: a **selecção**, a **recolha** e a **restituição gráfica** dos elementos.

Seleção e recolha dos casos

Considerando o universo espacial que elegemos, a questão da **selecção** das ruas a incluir nesta “base de dados” ou “arquivo” dependeu dos critérios de selecção que elegermos para a escolha das ruas. Uma vez que pretendemos fazer uma **análise representativa** e não uma análise exaustiva, esses critérios passaram por dois princípios: **diversidade** e **representatividade** e, a escolha de uma ou outra rua para ilustrar as restantes estará dependente de dois factores: em primeiro lugar o conhecimento profundo do universo do estudo, tanto *in loco* como através de cartografia; e em segundo lugar a procura da representatividade do caso pelo exemplo, que não exclui a arbitrariedade inerente a qualquer escolha. Nesta fase dos trabalhos da dissertação foi particularmente importante o suporte dado pelo desenvolvimento em paralelo do Projecto de Investigação “A Rua em Portugal – Inventário Morfológico”, com a estabilização de um conjunto de categorias de ruas representativas da diversidade do contexto português.

31

Neste processo de trabalho considerámos duas operações complementares: assim, sobrepôs-se à **selecção das ruas** a **recolha da cartografia**, actual e histórica da cidade de Lisboa; de **fotografias** dos elementos seleccionados, complementarmente **ortofotos e fotos de ambiente** actuais e históricas; e da **bibliografia temática** que contempla informação pertinente para esta fase.

A partir da **selecção e recolha**, um ponto prévio à concretização da base de dados prendeu-se com a natureza da tipologia que pretendemos elaborar. Ou seja, se parte essencial da elaboração dos tipos passa pela análise morfológica dos elementos, então é necessário estabelecer como será elaborada essa análise morfológica e a partir de que elementos de representação, de modo a estabilizar aquele que será o processo de **restituição gráfica dos elementos morfológicos** que serão utilizados para a análise morfológica.

A ordenação do arquivo de ruas

Metodologicamente, como referimos, a **selecção** depende do conhecimento profundo e exaustivo para resultar **representativa** do universo de estudo. Para além disso, mesmo numa simples colecção coloca-se a questão da sua **ordenação**, estejamos a falar de autocolantes, livros ou ruas.

Neste caso escolhemos seleccionar e ordenar os elementos do arquivo de ruas a partir de dois temas: os **períodos significativos da evolução urbana** da cidade de Lisboa e a **designação toponímica**. Ou seja, utilizamos a evolução histórica da cidade e as designações toponímicas como pretexto e guia para o conhecimento primário do universo de estudo e também para a elaboração de duas **classificações prévias** que nos parecem essenciais enquanto introdução ao tema e ao objecto de estudo.

A análise morfológica

Para a construção de uma tipo-morfologia das ruas de Lisboa necessitámos de saber quais as características que pretendíamos estudar nos elementos morfológicos escolhidos e, a partir da definição das mesmas quais as peças desenhadas que se podiam utilizar para a análise morfológica prévia à elaboração dos tipos.

Segundo Anne Vernez Moudon, apesar da diversidade de estudos e autores interessados no tema, na sua essência a análise morfológica tem por base três princípios: a **forma**, os **níveis de resolução** e o **tempo**.⁸³

Quanto à **forma**:

No nosso caso, a construção de uma tipo-morfologia da rua, a forma que nos interessava estudar era a **forma da rua**. A questão que se coloca é a partir de que elementos, ou peças, seria possível elaborar o estudo. Sendo necessário comparar os diversos elementos, optámos por peças clássicas de representação rigorosa de elementos espaciais, ou seja, **plantas, perfis longitudinais e perfis transversais**, à semelhança do que foi ensaiado no *Inventário do Espaço Público*, já concretizado e publicado no caso da *Praça*⁸⁴, concretizado no caso da *Rua*⁸⁵ e em elaboração no caso do *Quarteirão*.⁸⁶

Apesar de existir uma relação com o tecido envolvente que limita a rua, o espaço público que constitui a rua era o foco do nosso interesse, logo, na representação, o **limite** desse espaço foi enfatizado de modo a condicionar a leitura e auxiliar a interpretação morfológica de cada rua, facilitando a posterior comparação.

Para cada rua, os desenhos foram elaborados segundo os mesmos critérios gráficos e escalas de representação de modo a permitirem a comparação entre si. O grafismo e as escalas utilizadas foram objecto de um ensaio partilhado com o Projecto de Investigação “A Rua em Portugal - Inventário Morfológico” com o propósito final da melhor inteligibilidade da informação.

Para além dos desenhos de inventariação, existe ainda um conjunto de desenhos de **interpretação** e de **síntese** que foram essenciais tanto para a compreensão dos elementos morfológicos e sua relação com

⁸³ “This coming together of researchers from different language areas and disciplines is founded on common ground. First, there is agreement that the city or town can be ‘read’ and analyzed via the medium of its physical form. Further, there is widespread acknowledgment that, at its most elemental level, morphological analysis is based on three principles. 1. Urban form is defined by three fundamental physical elements: buildings and their related open spaces, plots or lots, and streets. 2. Urban form can be understood at different levels of resolution. Commonly, four are recognized, corresponding to the building/lot, the street/block, the city, and the region. 3. Urban form can only be understood historically since the elements of which it is comprised undergo continuous transformation and replacement. Thus form, resolution, and time constitute the three fundamental components of urban morphological research. These are present in all studies, whether by geographers or architects, and whether they focus on a medieval, baroque, or contemporary city.” in MOUDON, Anne Vernez, *Urban morphology as an emerging interdisciplinary field in Urban Morphology*, n.º 1, pp. 3-10, 1997.

⁸⁴ AAVV, *A Praça nos Açores, Inventário do Espaço Público*, coordenação: DIAS COELHO, Carlos, LAMAS, José, Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa e Direcção Regional do Ordenamento do Território e Recursos Hídricos, Ponta Delgada, 2005. ISBN - 972-999-25-0-9, Depósito Legal 236 314/05. AAVV, *A Praça em Portugal, Inventário de Espaço Público - Continente* - 3 vol., coordenação: DIAS COELHO, Carlos, LAMAS, José, Direcção Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano, Lisboa, 2007. ISBN - 978-972-8569-39-6.

⁸⁵ Projecto de Investigação “A Rua em Portugal - Inventário do Espaço Público” financiado pelo Programa de Financiamento da Fundação para a Ciência e a Tecnologia com a referência PTDC/AUR/65532/2006.

⁸⁶ Projecto de Investigação “O Tecido Edificado da Cidade Portuguesa - Inventário Morfológico” financiado pelo Programa de Financiamento da Fundação para a Ciência e a Tecnologia com a referência PTDC/AUR-URB/111835/2009.

temas de classificação como para a definição dos tipos e para a sua compreensível transmissão. Assim, o **desenho** foi utilizado ao longo do trabalho principalmente como mecanismo de **interpretação e síntese da forma** da rua e de transmissão das reflexões que foram sendo feitas, ou seja, como parte essencial da argumentação que é construída e não apenas como sua ilustração.

Quanto aos **níveis de resolução**:

A questão que se coloca é quais os níveis de resolução pertinentes para estudar a rua, ou se quisermos colocar a questão de outro modo, quais os contextos pertinentes para o estudo da rua.

A importância de estudar a rua em si e relacionada com outros elementos morfológicos, num **contexto local (da rua)**, e num **contexto global (da cidade)**, aponta a escolha de pelo menos dois níveis de resolução. Estes dois níveis de leitura da rua permitem estudar a rua inserida no seu contexto urbano em duas escalas de aproximação distintas: a da relação com o espaço privado (parcelamento e edificado) e com os espaços públicos adjacentes (escalas de representação de referência entre 1:500 e 1:2.000); e a da relação com a cidade e o seu território (escalas de representação de referência a partir de 1:5.000) que permite ler a rua no contexto do espaço público da cidade e as relações com o todo do traçado urbano.

O propósito de leitura dos diferentes níveis implica diferentes representações, ou seja, os critérios de representação estão dependentes do que queremos estudar em cada escala. Assim, num contexto de maior aproximação a representação tem de contar com **parcelamento, edificado e desenho do espaço público** (passeios, degraus, caldeiras, árvores e elementos de mobiliário urbano significativos) enquanto no contexto da cidade é o **traçado urbano** que permite a leitura da relação da rua com os restantes espaços públicos da cidade. Assim, em cada desenho foi equacionada qual a informação essencial a incluir e em que escala, construindo o desenho de síntese a partir das representações básicas e da própria forma dos elementos. Para além disso, sendo a comparação entre casos essencial para a definição do tipo a partir das características comuns a vários elementos, o recurso a desenhos de diferentes elementos na mesma escala e com o mesmo critério de representação pode ser particularmente útil à reflexão, interpretação e transmissão de conhecimento.

Quanto ao **tempo**:

Apesar de escolhermos um momento fixo no **tempo** para realizar o estudo, este momento é **entendido como resultado de sucessivos processos de sedimentação desde a origem** do elemento urbano em questão. Ou seja, apesar de assumirmos o **momento presente** para olharmos a rua, ao entendemos a cidade como uma edificação em contínuo no tempo, em que os seus espaços são resultado de uma **acumulação de intervenções e vontades**, mesmo quando isolamos este momento fixo no tempo, temos de contar com os momentos passados que edificaram a forma actual.

Esta aproximação à evolução dos elementos morfológicos é realizada através da recolha, observação e comparação da cartografia, iconografia e fotografia histórica entre si e com o estado actual. Nos temas onde julgámos pertinente existem desenhos que duplamente acompanham e contribuem para a reflexão

a propósito das **permanências e rupturas** da forma e da origem das ruas no tempo, tomando estes desenhos parte da argumentação que é sustentada. Ou seja, mais uma vez o **desenho** é aqui entendido não apenas como um meio auxiliar de transmissão de conhecimento mas como parte do próprio processo de **interpretação da composição e formação da rua no tempo**, ensaiando-se grafismos legíveis e comparáveis entre os diferentes casos tratados.

01.5.3. Construção de uma tipologia das ruas de Lisboa.

A construção de uma tipologia é um meio eficiente de mostrar e caracterizar a diversidade com economia. Para o efeito da construção da tipologia, nesta dissertação baseamo-nos no método da **análise tipológica**, do modo que é descrito por Panerai, Depaule e Demorgon,⁸⁷ que compreende quatro fases: 1.) a definição do *corpus*, 2.) a classificação prévia, 3.) a elaboração dos tipos e, finalmente, 4.) a tipologia.

A definição do *corpus*

A primeira fase da análise tipológica, a definição do *corpus*, compreende a escolha dos elementos e a delimitação do universo em estudo.

*"La typologie commençant par un classement, il est préférable de classer des objets appartenant au même niveau de lecture du tissu urbain."*⁸⁸

A delimitação da área e níveis de estudo dos elementos, nota Panerai⁸⁹, deve ser feita com um bom conhecimento da cidade e dos fenómenos urbanos em questão e deve ser aferida uma vez mais após a elaboração dos tipos de modo a confirmar a representatividade da amostra seleccionada em relação ao todo.

Ambas as operações estão intimamente ligadas e decorrem das temáticas abordadas no ponto 01.4. *A cidade de Lisboa e a rua*. Ao elegermos um elemento do espaço público da cidade – a rua – como objecto da nosso estudo tipológico, o limite espacial que estabelecemos – o espaço público consolidado da cidade de Lisboa – advém do próprio objecto de estudo e da necessidade de abarcar uma realidade diversa e abrangente mas estabilizada no sentido da maturidade dos tecidos urbanos em análise.

A classificação prévia

O segundo ponto da análise tipológica, a **classificação prévia**, compreende: a **elaboração de um inventário dos elementos** eleitos como representativos e a sua descrição com destaque para as propriedades que os distinguem; e o **estabelecimento de critérios que permitam uma classificação inicial por categorias**. O ponto 2 desta metodologia, "01.5.2. *Elaboração de uma base de dados, de um arquivo*", explicitou como pretendemos proceder para a primeira destas operações - a elaboração de um inventário. A partir desse inventário, base de dados ou arquivo das ruas de Lisboa são descritas as suas propriedades.

⁸⁷ PANERAI, Philippe, DEPAULE, Jean-Charles, DEMORGON, Marcelle, *Analyse urbaine*, Éditions Parenthèses, Marselha, 1999.

⁸⁸ PANERAI, Philippe, DEPAULE, Jean-Charles, DEMORGON, Marcelle, *Analyse urbaine*, Éditions Parenthèses, Marselha, 1999. p.122.

⁸⁹ PANERAI, Philippe, DEPAULE, Jean-Charles, DEMORGON, Marcelle, *Analyse urbaine*, Éditions Parenthèses, Marselha, 1999. p.126.

Metodologicamente, parte-se de um guião de questões a colocar a cada elemento, de modo sistemático, de forma a estabelecer critérios de base para uma proto-classificação das ruas em categorias. Estas estabilizam-se agregando os elementos por afinidades, a partir dos casos mais simples e representativos de uma determinada característica até aos casos mais difíceis de classificar em apenas uma categoria. Será seguramente mais fácil encontrar casos cujas características permitam classificá-los em várias categorias ou que pareçam não pertencer a nenhuma delas, o que obriga a uma verificação das semelhanças e diferenças entre elementos dentro de cada categoria e transversalmente nas diferentes categorias, redefinindo a classificação se necessário.

No entanto, este é ainda um momento prévio à elaboração dos tipos, com contornos relativamente difusos na definição das categorias, recorrendo à estabilização de conceitos e ao conhecimento da realidade adquirido anteriormente e que se reforça com o progresso da investigação.

A elaboração dos tipos

35

O terceiro momento compreende **a construção dos tipos por abstracção racional**, feita em duas fases: a definição e a reunião das **propriedades comuns** aos elementos que compõem cada família, enfatizando desse modo as características essenciais que sejam representativas do conjunto mais alargado, de modo a definir **o tipo**; e a definição do conjunto das **propriedades não comuns** entre os elementos, portanto específicas de cada caso, e que constituem as **variações sobre o tipo**.

O conceito de representatividade e o forte conhecimento da realidade em estudo, que abordámos em relação à selecção de casos do universo considerado, prova ser essencial para, finalmente, eleger **um ou mais elementos que reúnam as propriedades do tipo e as representem de modo inequívoco - o exemplo-tipo**.

A tipologia

“Ces types isolés ne présentent pas un grand intérêt. Ils ne prennent leur sens que replacés dans un système global.”⁹⁰

Finalmente, a quarta fase da análise tipológica compreende **a ordenação dos tipos isolados de acordo com as relações que existem entre eles**. Após a definição dos tipos, podemos procurar relações de diferente natureza entre eles. Panerai coloca a hipótese de estudar como alguns tipos se podem deduzir de outros por cruzamento ou modificação; como se deformam; até onde podem ser alterados mantendo as características do tipo e mesmo encontrar a posteriori elementos reais que ilustrem estas relações e cruzamentos. Outro percurso possível poderá ser encontrar as equivalências e hierarquias, entre os tipos, que permitem estruturar a forma urbana.

⁹⁰ PANERAI, Philippe, DEPAULE, Jean-Charles, DEMORGON, Marcelle, *Analyse urbaine*, Éditions Parenthèses, Marselha, 1999. p.129.

Quanto ao nosso estudo, interessa-nos a construção de uma **tipologia analítica com base na morfologia e na morfogénese das ruas de Lisboa** e não uma **tipologia generativa**. Assim, propomos conhecer o *corpus* de base das ruas de Lisboa e enriquecer o léxico morfológico com que podemos edificar a cidade a par da caracterização e classificação da diversidade complexa de elementos por **afinidades morfológicas e morfogenéticas**. Este ensaio aplicado de uma metodologia relativamente estabilizada a um caso de estudo específico - as ruas de Lisboa - revela-se pertinente, particularmente pelas capacidades que uma tipologia analítica e descritiva tem de interpretação da cidade e organização dos seus elementos de composição e pelo suporte conceptual fundamentado que pode ter para o projecto.

01.5.4. Elaboração das sínteses conclusivas

"Les types bâtis apparaissent doublement déterminés par une culture et par une localisation, mais cette détermination n'a rien d'un déterminisme : en un lieu donné et pour une époque précise, plusieurs solutions sont possibles, l'histoire du projet s'inscrit dans cette ouverture." ⁹¹

No fecho dos distintos capítulos que correspondem aos distintos temas para a elaboração da classificação tipológica das ruas de Lisboa, são ensaiadas **sínteses parcelares** que sublinham e revisitam os principais argumentos e reflexões da dissertação. Não sendo a construção da tipologia das ruas de Lisboa um fim em si mesmo, acreditamos que constitui antes um ponto de partida rico, com a definição e caracterização dos diversos tipos de ruas que permitem a edificação dos espaços reconhecíveis (legíveis e interpretáveis) da cidade. Por isso esperamos poder contribuir para a **construção de um quadro de referência** e de uma **metodologia para a interpretação morfológica** das ruas da cidade, que tenha utilidade também para o ensino e para a produção de elementos contemporâneos.

Finalmente, a elaboração dessa tipologia oferece-nos o pretexto para abordar temas relacionados com a composição do espaço público da cidade. Assim, na parte final da dissertação revisita-se o propósito desta classificação tipológica e recordam-se os cuidados a ter na utilização prática da mesma. Para além disso, abordam-se as questões que decorrem da diversidade morfológica e morfogenética e importância essencial da adequação recíproca ao contexto no acto de edificar a cidade. E, finalmente, recordar a intemporalidade da cidade, a sua contínua reedificação enquanto obra pública e o papel que desempenha o Homem e o Tempo na busca do acordo e harmonia entre as suas partes.

⁹¹ PANERAI, Philippe, DEPAULE, Jean-Charles, DEMORGON, Marcelle, *Analyse urbaine*, Éditions Parenthèses, Marselha, 1999. p.132.

“(…) é função e objectivo do delineamento prescrever aos edifícios e às suas partes uma localização adequada e proporção agradável, de tal modo que a conformação de todo o edifício assente unicamente no próprio delineamento.”⁹²

Leon Battista Alberti, *De Re Aedificatoria*, Livro I, Capítulo I

01.6. Estrutura da dissertação

37

Em relação à estrutura da dissertação, pretendemos construir uma ordenação do argumento como um todo coerente mas que permita a consulta parcelar sem que a mesma resulte desprovida de sentido. As **três partes** que compõem o todo da dissertação, às quais se adiciona a *Introdução* e o *Enquadramento* iniciais e as *Considerações Finais* que não consistem em partes em nome próprio, são tratadas de modo a constituírem temas encadeados desse argumento comum apesar de relativamente autónomos na abordagem.

No primeiro capítulo enquadra-se o tema, define-se a problemática e premência do tema, estabelecem-se os objectivos, hipóteses e finalidades e explana-se genericamente a metodologia que é utilizada.

Os dois capítulos da **primeira parte**, sobre a cidade e as ruas, a partir da evolução da cidade de Lisboa e das designações toponímicas, constituem à vez uma apresentação da diversidade morfológica e morfogenética e um inventário preordenado, portanto uma classificação prévia dos elementos que compõem o universo de estudo relativamente ao tempo e cultura urbana que os originaram em cada momento.

A **segunda** e **terceira partes** constituem a construção da tipo-morfologia, ou melhor dizendo de um quadro tipo-morfológico ordenado em sete temas: quatro são relativos à **Origem** da rua – Situação Topográfica; Iniciativa e Propósito; Concepção; Produção - e três relativos à **Forma** da rua – Traçado; Secção Transversal; Partição. Estes capítulos são sempre terminados com uma síntese parcelar de cada tema que tratam.

⁹² ALBERTI, Leon Battista, *Da Arte Edificatoria*, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 2011. p. 146.

Finalmente, as considerações finais, mais do que revisitarem as sínteses parcelares de cada capítulo, são entendidas como um pretexto para reflectir a propósito das questões que mostram ser mais pertinentes no contexto da problemática e abordar a questão fundamental da tese, a edificação de ruas legíveis.

Primeira Parte I

A cidade e as ruas

*A construção de um inventário e a classificação prévia em categorias.
Os tipos de ruas quanto ao período de origem ou designação toponímica*

Capítulo 02 . O tempo e a forma das ruas em Lisboa

Capítulo 03 . Os nomes das formas das ruas em Lisboa

“A cidade é arquivos de pedra. Memória ao mesmo tempo que projecto. Espaço temporal. Ela é a mãe da História”¹

Robert Auzelle, *Clefs pour l'urbanisme*

¹ AUZELLE, Robert, *Clefs pour l'urbanisme*, Seghers, 1971. p. 12.

Capítulo 02. O tempo e a forma das ruas em Lisboa

Os períodos de crescimento urbano significativos e as ruas que os caracterizam

“A Cidade é portanto para ler em primeiro lugar como um arquivo, não para retratar a história, mas simplesmente para compreender o que transformamos e sobretudo para não cometer erros no modo como operamos, afim de não provocar uma ruptura que não se inscreva nos genes que todas as cidades me parecem possuir.”¹

Bernard Huet, *Une génétique urbaine*

¹ HUET, Bernard, “Une génétique urbaine” in *Urbanisme*, n.º 303, 1998, pp. 56-59.

02. O tempo e a forma das ruas em Lisboa

Os períodos de crescimento urbano significativos e as ruas que os caracterizam.

02.1. A importância da História para o estudo da forma da rua em Lisboa

43

A importância da História neste contexto específico da dissertação em que se pretende elencar de forma ordenada no tempo a diversidade de elementos que compõe o nosso objecto de estudo será a de enquadrar os processos de concepção e edificação da rua ao longo do tempo. Esta apropriação parcelar da História será sempre uma eleição de eventos, acções e processos que consideramos influentes no contexto específico da edificação das ruas em Lisboa. Assim, parte-se de uma caracterização da cultura arquitectónica e urbana dominante em cada momento histórico, onde esperamos encontrar as influências globais e os modelos que tiveram repercussões no modo como as ruas foram concebidas e edificadas, mas também se procuram as invariantes que possam ter resultado do conjunto de características físicas do sítio e do contexto humano que perdurou no tempo, suportando a identidade da própria cidade.

Não é nossa pretensão escrever uma história das ruas de Lisboa nem substituir-nos ao papel de um historiador da cidade, mas apenas inventariar os elementos que são escolhidos para a elaboração da tipologia e ordená-los a partir da relação que existe entre o período histórico de origem, e as suas influências culturais, e a concepção e edificação das ruas em Lisboa, para tentar estabelecer uma classificação prévia através da caracterização de tipos analíticos e interpretativos da relação entre a diversidade morfológica e o período de origem de cada rua.

Ou seja, este capítulo sobre “*o tempo e a forma das ruas em Lisboa*” consiste não apenas no inventário de elementos sobre os quais se debruça o estudo mas também na sua ordenação segundo uma classificação prévia a partir do período histórico-cultural na origem dos mesmos.

02.2. A datação da origem das ruas

Uma questão pertinente quando pretendemos fazer uma caracterização de elementos urbanos, em particular quando queremos abordar a sua origem e formação, é a da sua datação ou, pelo menos, a do seu período de origem.

No caso da cidade de Lisboa, é possível datar com algum rigor o aparecimento dos traçados a partir do cruzamento das fontes bibliográficas e da cartografia editada pelo menos a partir de meados do século XVII, podendo ser deduzido com alguma margem de erro os traçados antecedentes a partir do estudo dos documentos de arquivos, grande parte já tratada em diversas publicações que buscaram reconstituir a forma urbana de Lisboa, no seu todo ou em parte, em épocas anteriores à planta desenhada, ou redenhada, por João Nunes Tinoco.¹

No entanto, no caso particular do nosso estudo, existe a dificuldade em eleger uma data particular de um elemento que, muitas vezes, não é produzido num só momento nem cristalizado na sua origem. Em regra, como uma cidade, e sendo parte integrante de uma cidade, uma rua não tem uma forma estática e sofre transformações ao longo do tempo.

Assim, a questão metodológica que se coloca é determinar um critério para a datação de uma rua. A data a eleger poderia ser, por exemplo, a data da sua concepção; a data do seu traçado inicial; a data da consolidação da sua edificação marginal; a data de um reperfilamento; a data da última alteração no espaço ou nos limites da rua; ou a data de qualquer outro acontecimento que tenha de algum modo contribuído para a definição formal da rua.

Em relação à época de origem da rua, Bernard Rouleau distingue o momento da “*formação*” do traçado da rua do momento da “*urbanização*”, ou seja, a data de abertura do “*chão*” da rua pode ser, e comumente é, diferente da data da consolidação dos seus limites enquanto espaço urbano. Rouleau considera então que uma via passa a ser uma rua quando está “*urbanizada*”, ou seja, quando mais de metade da sua extensão está edificada de ambos os lados.² A utilidade desta distinção, em particular, é reconhecida para colocar em confronto evidente a relação entre a sinuosidade do traçado e a rapidez da sua urbanização, distinguindo diferentes tipos de ruas com este critério.³

¹ Particularmente após a identificação no Real Gabinete de Leitura, no Rio de Janeiro, de uma peça de levantamento cartográfico contemporânea que contempla o desenho de Lisboa para poente das Portas de Santa Catarina até sensivelmente Santo Amaro, à Junqueira, e que aparenta representar a cidade em finais do século XVI, aquando do início da dinastia Filipina.

² “*Par urbanisation, nous entendons ici 50% au moins de la longueur d'une voie bâtie de part et d'autre*” in ROULEAU, Bernard, *Le tracé des rues de Paris. Formation, Typologie, Fonctions.*, Éditions du Centre Nationale de la Recherche Scientifique, Paris, 1983. p. 15.

³ “*On peut distinguer en effet:*

1. *Les chemins ruraux:*

- les urbanisations sur anciens chemins ruraux antérieurs au XVII^e siècle;
- les urbanisations sur chemins ruraux récents mais effectuées lentement et par étapes.

2. *Les tracés en vue d'urbanisation rapide:*

- les urbanisations effectuées en peu de temps avant l'apparition du paysage urbain moderne (voies rectilignes, maisons uniformes, trottoirs, absence d'échoppes...);

- les mêmes effectuées lentement et par étapes avant et après le milieu du siècle dernier;

- les mêmes enfin effectuées rapidement depuis cent ans.” in ROULEAU, Bernard, *Le tracé des rues de Paris. Formation, Typologie, Fonctions.*, Éditions du Centre Nationale de la Recherche Scientifique, Paris, 1983. p.15.

Naturalmente a especificidade das classificações de Rouleau são dirigidas ao seu caso de estudo, Paris, e aquele critério de definição da época de “urbanização” acaba por ser contestável e mesmo falível por exemplo no caso de uma rua marginal a um plano de água, que num estado consolidado nunca terá metade das suas margens acompanhadas por edifícios de ambos os lados. Para além desses casos específicos, podem ainda contar-se os casos das ruas espacialmente definidas por elementos que não são edifícios ou nem mesmo espaço privado,⁴ por exemplo aquelas que são definidas através de: acidentes do relevo; cursos ou planos de água; ou alinhamentos e massas de árvores.

Outra escolha prende-se com os casos das ruas que são idealizadas e concebidas num momento e apenas várias décadas depois são edificadas, por vezes assumindo no momento de edificar influências posteriores às da altura da sua concepção, mas mantendo íntegras parte das características espaciais idealizadas anos antes, como por exemplo no caso da Avenida dos Estados Unidos da América. Esta começou a ser concebida no ano de 1941, estava presente no Plano de Urbanização da Zona a Sul da Avenida Alferes Malheiro que data de 1945, e os seus limites foram edificados a partir dos projectos de arquitectura desenhados entre 1951 e 1966.⁵ A década e meia que mediou o arranque do projecto nos serviços da Câmara de Lisboa e a edificação dos limites da Avenida foi suficiente para a alteração da altura, de 4 pisos para 12 pisos, e orientação dos edifícios do lado sul, passaram a implantar-se num ângulo de 30° em relação ao eixo da Avenida, e o significativo redesenho quer dos edifícios que configuram o cruzamento com a Avenida de Roma quer do corredor rodoviário que passou a ser desnivelado em túnel. Para além destas alterações existiram projectos parcelares que realizaram aferições ao número de edifícios propostos, ao alinhamento das frentes e ao redesenho do arranjo do espaço público ao longo da Avenida.

45

Assim, apesar do aparente rigor que estes critérios poderiam emprestar ao estudo, concluímos que a operacionalidade do rigor da datação das ruas, quando estabelecemos períodos no tempo longo da história da evolução urbana de Lisboa, é relativizada devido aos intervalos temporais estabelecidos e também pelo interesse em agregar as ruas por períodos de concepção definidos pelas diferentes influências culturais e modelos urbanos que geraram tipos morfológicos distintos, em que uma datação estrita tem menos relevância.

Ou seja, ao pretender-se definir os períodos e agregar ruas a partir das distintas influências e modelos, abordando as ruas a partir do seu estado presente, que conta com todos os seus momentos de desenvolvimento anterior, a questão da atribuição de uma datação específica é minorada e é dada importância e atenção ao enquadramento da concepção e edificação de cada rua através do tempo nos momentos culturais fundamentais que geraram a forma actual. Em limite, ao estudar as ruas de Lisboa no momento presente e como palimpsesto resultante da acumulação de extractos passados, podemos afirmar que todas as ruas nos são contemporâneas.⁶

⁴ De acordo com Mangin e Panerai, “c’est à partir du moment où une voie dessert directement de part et d’autre des parcelles bâties en même temps qu’elle permet de se déplacer dans le quartier qu’elle mérite le nom de rue.”, no entanto, se na generalidade concordamos com esta afirmação, existem casos excepcionais de elementos que consideramos ruas e não são delimitados por parcelas privadas edificadas.

⁵ COSTA, João Pedro, *O Bairro de Alvalade, Um Paradigma no Urbanismo Português*, Livros Horizonte, Lisboa, 2002.

⁶ O presente estudo a propósito da formação e conformação das ruas de Lisboa acusa o efeito descrito eloquentemente por Benedetto Croce ao afirmar que “toda a História é História contemporânea”, ou seja, ao estudarmos e avaliarmos sempre de forma crítica e no tempo presente o nosso objecto de estudo. Mesmo quando nos reportamos a acontecimentos e acções passadas, a sua descrição pertence ao nosso tempo.

02.3. Os Períodos histórico-urbanos de Lisboa e as suas Ruas

Escolhemos dividir os momentos histórico-urbanos da cidade de Lisboa em 12 períodos distintos que se justapõem no tempo: 1) **Lisboa Antiga**; 2) **Lisboa Medieval**; 3) **Lisboa Quinhentista: Manuelina e Maneirista**; 4) **Lisboa Filipina**; 5) **Lisboa Barroca e Joanina**; 6) **Lisboa Iluminista (Pombalina)**; 7) **Lisboa do “Segundo Pombalino” ao Liberalismo**; 8) **Lisboa Liberal e Romântica**; 9) **Lisboa da Regeneração à Primeira República**; 10) **Lisboa da Primeira República**; 11) **Lisboa nas primeiras décadas do Estado Novo**; 12) **A decomposição e a recomposição da rua em Lisboa**.

A definição de períodos é sempre uma abstracção da realidade e, por vezes, a extensão de algumas realizações concepções e realizações no tempo originam a sobreposição das realizações em distintos períodos. Assim, apesar do intervalo cronológico a que cada um destes períodos se refere, não devem ser entendidos como momentos fechados no tempo, antes intervalos cujas margens são partilhadas pela própria sobreposição de correntes culturais urbanas no tempo.

Apesar de nos basearmos fundamentalmente na cartografia para a percepção das realizações urbanas, e esta ter relevância apenas a partir do século XVII, recorreremos a um conjunto de fontes bibliográficas fiáveis oriundas dos campos disciplinares da arqueologia, da história, da arquitectura e do urbanismo para a recomposição dos momentos anteriores da cidade, deduzindo assim os traçados de ruas associados a cada momento e que ainda hoje conseguimos identificar em Lisboa.

Como referimos, a elaboração de um arquivo é sempre um processo de selecção, neste caso de entre mais de 3000 ruas da cidade de Lisboa. Ao pretendermos elaborar uma tipologia representativa e não exhaustiva, é feita uma escolha que arbitra quais os elementos morfológicos e as operações que lhes dão origem e, portanto, não esgota todas as possibilidades que existem no universo de estudo.

No entanto, neste caso, a opção que tomámos em organizar as ruas pelos períodos culturais e sociais que estiveram na origem da concepção e edificação de cada um orientou a escolha dos casos que melhor podem ilustrar as restantes. Assim, a partir dos elementos exemplares, paradigmáticos e representativos dos casos de cada período, são descritas as características morfológicas e morfogenéticas que permitem deduzir os tipos de ruas de cada período.

02.3.1. Lisboa Antiga [séc. II a.C. - séc. IV]

De oppidum pré-Romano a municipium Romano

A ocupação humana da península de Lisboa, avaliando pelos diversos vestígios arqueológicos encontrados e estudados, parece remontar à Pré-História, sendo que a ocupação continuada da Colina do Castelo deve datar do estabelecimento de um povoado fortificado na Idade do Ferro.⁷ No entanto, é a partir da presença Romana que se conseguem obter informações concretas da estrutura urbana que se desenvolveu e veio a constituir a cidade de Lisboa neste sítio.

Sabe-se que em 138 a.C. foi tomado um *oppidum*⁸ pelo cônsul *Decimus Iunius Brutus* sem resistência ou luta digna de ser notada,⁹ e que a existir seria provavelmente ingloria ou teria sido indesejada, pois os habitantes estariam mais habituados ao papel de mercadores. Uma vez que a península de Lisboa se constituiu como um ponto comercial e de abastecimento de navios pelo menos desde a rota do comércio europeu, no Bronze final, nos séculos X e IX a.C..¹⁰

Com a ocupação Romana, o *oppidum* que ocupava o alto da actual colina do castelo e parte da sua encosta, ganhou o nome de *Olisipo*, latinismo de origem Romana que alterou o topónimo anterior que teria origem mediterrânica, eventualmente Fenícia. Neste período, e por ordem de *Decimus Iunius Brutus*, as muralhas de *Olisipo* são edificadas ou completadas as existentes, tendo-se instalado uma guarnição militar no topo da colina do castelo, possivelmente com o intuito da cidade e o estuário do Tejo se tornarem uma base de operações nas campanhas através do litoral atlântico da Península Ibérica.

No século seguinte, *Olisipo* toma a designação de *Felicitas Julia* mas nunca perde a de *Olisipo* que se adiciona no final, inscrevendo-se como *municipium civium romanorum* na administração Romana, dependente do *conventum iudicum* de *Scallabis Presidium Julium* (Santarém), situada na província da Lusitânia cuja capital era *Emerita Augusta* (Mérida).¹¹ A importância relativa do *oppidum*, conferida pela posição geográfica privilegiada, dominando o estuário abrigado do Tejo sensivelmente a meio da costa atlântica Oeste da Península Ibérica, tornou a cidade um elemento essencial no domínio territorial militar e civil de Roma e a

⁷ "Aunque desde las épocas más remotas hubieran surgido formas de asentamiento disperso a lo largo de los valles y colinas de la ribera septentrional del estuario del Tajo, la ocupación definitiva y sistemática de la colina del Castelo sólo se llevó a cabo con el establecimiento de un poblado fortificado durante la Edad del Hierro. Bien Protegido y defendido por un sistema de murallas, extendido hacia el sur y el sudeste, entre lo alto de la colina y las márgenes del Tajo y del brazo de río que penetraba septentrionalmente por el valle de la Baixa, tenía una estructura espacial intema irregular. Semejante a otros poblados que en la misma época se desarrollarán en la fachada atlántica de la Península Ibérica, y habitado por pescadores y agricultores, albergava ya, pese su apariencia rural, actividades comerciales. Este nucleo protohistórico constituyó la primera herencia de un locus histórico y geográfico bien protegido, marcado por su vocación ribereña y por su apertura al exterior, caracterizado por un pragmatismo natural que se tradujo en su adaptación a las condiciones topográficas." in CALADO, Maria, LOBO, Margarida de Sousa, MATIAS FERREIRA, Vitor, "Lisboa" in *Atlas histórico de ciudades europeas*, Península Ibérica, dir. Manuel Guàrdia, Francisco Xavier Monclús, José Luis Oyón, Salvat, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, Barcelona, 1994, p. 96.

⁸ A palavra latina *oppidum* tem origem no latim antigo *ob-pedum*, espaço confinado. *Pedum* pode ter derivado do proto-indo-europeu *pedóm*, espaço ocupado e/ou pegada. O termo *oppidum* é conhecido graças às descrições de Júlio César, nos seus "*Commentarii de Bello Gallico*", os Comentários sobre a Guerra da Gália, utilizado para designar aglomerados originários da civilização celta com importância económica, de trocas comerciais, e normalmente localizados em lugares protegidos por defesas naturais que foram reforçadas por trabalhos colectivos.

⁹ FRANÇA, José-Augusto, *Lisboa. História Física e Moral*, Livros Horizonte, Lisboa, 2008, p.31.

¹⁰ Conforme é afirmado por França, baseado em Arruda, para cuja tese contribuem os vários achados arqueológicos de ourivesaria no território de Lisboa com origem desde o centro da Europa até ao Mediterrâneo.

¹¹ FRANÇA, José-Augusto, *Lisboa. História Física e Moral*, Livros Horizonte, Lisboa, 2008, p. 32.

autonomização económica que condicionava o desenvolvimento urbano, proveniente essencialmente da continuada actividade comercial, promoveu a sua elevação a *municipium*.¹²

A importância de *Olisipo* como porto comercial levou ao seu reconhecimento como segunda cidade da Lusitânia,¹³ e cidade portuária mais importante da província. No entanto, seja por desconfiança para com a população de uma cidade pré-existente, seja pela excentricidade da sua localização na província e na península, a escolha da fundação e investimento da administração territorial Romana em *Emerita Augusta*, em 25 a.C., ditou um papel secundário na rede urbana para *Felicitas Julia*.

O modelo urbano da cidade Romana colonial, de fundação, assentava num traçado ortogonal, com os dois eixos principais mais largos: o *cardus maximus*, no sentido Norte-Sul, e o *decumanus maximus*, no sentido Este-Oeste, a cruzarem-se no centro da cidade. O *forum* localizava-se nas imediações desse cruzamento central e alojava as funções políticas, administrativas, judiciais e parte do comércio. Os restantes edifícios públicos eram distribuídos pelo tecido urbano de modo equilibrado para responder às necessidades da população. A cidade podia ser envolvida por panos de muralha, nos quais se abriam portas no alinhamento do *cardus maximus* e *decumanus maximus*. No exterior das muralhas, ao longo do prolongamento destes eixos localizavam-se as necrópoles.

No entanto, as condicionantes impostas pela topografia ou pelas preexistências edificadas levavam à deformação do modelo e mesmo à impossibilidade da sua aplicação.¹⁴ Acredita-se que este tenha sido o caso de *Olisipo*, cujo *oppidum* preexistente terá condicionado a ocupação urbana modelar romana, assim como a topografia acidentada e as margens do Tejo terão imposto limites naturais ao seu desenvolvimento.

Irisalva Moita deduz uma reconstituição de *Olisipo* no século I em que a cidade se estende “em forma de avental - com uma inflexão que se acentuava, no sentido sudoeste, em direcção do antigo esteiro, já então quase completamente assoreado”.¹⁵ A localização de sepulturas ajuda a refazer a delimitação do aglomerado no período Romano e a leitura das suas lápides aponta para uma sociedade diversa e estratificada, composta por indivíduos com origens diversas.¹⁶ A reestruturação do tecido urbano conferiu ao antigo *oppidum* uma

¹² ALARCÃO, Jorge, “A Cidade Romana em Portugal: A Formação de “Lugares Centrais” em Portugal, da Idade do Ferro à Romanização” e “A Cidade Romana em Portugal: Renovação Urbana em Portugal na Época Romana” in *Cidades e História*, Fundação Calouste Gulbenkian, 1987. pp. 35-127.

¹³ “Esta importância urbana terá feito de Felicitas Julia Olisipo uma espécie de segunda capital da Lusitânia, conforme a apreciação de Leite de Vasconcelos. Nela algum governador podia ter alguma vez habitado, à fé de uma inscrição decifrada.” in FRANÇA, José-Augusto, Lisboa. *História Física e Moral*, Livros Horizonte, Lisboa, 2008. p. 34.

¹⁴ “Razões topográficas ou históricas, muitas vezes conjugadas, nem sempre permitiam a aplicação rigorosa do modelo: a planta hipodâmica era fácil de traçar em terreno plano, mas de aplicação difícil, ou até mesmo impossível, numa cidade que se erguesse no cimo e nas encostas de colina; por outro lado, se a cidade romana não era uma fundação inteiramente nova em lugar desabitado, mas resultava da renovação de um *oppidum* pré-existente, a ocupação anterior condicionava o traçado das ruas ou a implantação dos monumentos, porque a expropriação e demolição tinham, naturalmente, os seus limites.” in ALARCÃO, Jorge, “A Cidade Romana em Portugal: Renovação Urbana em Portugal na Época Romana” in *Cidades e História*, Fundação Calouste Gulbenkian, 1987. p. 73.

¹⁵ MOITA, Irisalva, “Das Origens Pré-Históricas ao Domínio Romano. O Domínio Romano.” in *O Livro de Lisboa*, Lisboa 94, Livros Horizonte, 1994. p. 43.

¹⁶ “A leitura das lápides funerárias fornece-nos informações de vários sentidos, social, administrativo e jurídico, nomeando famílias e cargos que se cruzam, permitindo assim seriar posições e situações diversas, de origem nacional ou tribal. Conta aqui número significativo de elementos vindos de Roma ou da península itálica (...). Origem não itálica dá uma maior proporção a Gregos” in FRANÇA, José-Augusto, Lisboa. *História Física e Moral*, Livros Horizonte, Lisboa, 2008. pp. 41-42.

fisionomia que reflectia ideais civilizacionais e *modus vivendi* da colonização Romana. Foram construídos edifícios públicos monumentais de carácter administrativo, religioso e civil a par do desenvolvimento de instalações portuárias e indústrias ligadas à pesca ao longo da frente ribeirinha.

Os percursos principais parecem ter sido herdados da ocupação preexistente, adaptada à topografia, “*Vieira da Silva fala em duas ruas principais abertas a meia encosta, mais ou menos paralelas e “concêntricas”. Uma ia de poente para nascente, naturalmente que entre duas portas da muralha, da Alfama (...) e do Sol, onde um forum terá existido; e outra via ia dos sítios depois da Madalena e da Sé à Porta da Alfama (...). E, entre estas vias, uma outra as servia, traçada em diagonal entre a Porta do Ferro, no sítio da Sé, onde então existiria uma basílica com um forum, e a Porta do Sol.*”¹⁷

A esta descrição sumária que transcreve de Vieira da Silva, José-Augusto França acrescenta detalhe com base na reconstituição de Irisalva Moita, descreve os traçados dos arruamentos sobre a toponímia actual e estende-os para lá do limite das portas da muralha referidas: “*no sistema de vias criado, a primeira delas “partindo do sítio actual das Portas do Sol - Contador-Mor, circundaria o monte do Castelo a meia encosta, bifurcando-se em Santo André para norte, pela Calçada de Santo André e Olarias, e, para nascente, na direcção de S. Vicente, círculo que seria cortado por uma secante entre a porta da Alfama e São Tomé”. A segunda via, partindo igualmente das Portas do Sol continuaria para poente até à Porta do Ferro, a Santo António da Sé, “e seguiria para norte pela Madalena, S. Mamede e S. Nicolau para S. Domingos, bifurcando-se em S. Nicolau, para atingir o Borratém e prosseguir pela Mouraria e Bemformoso”. Uma terceira via iria da Porta do Ferro para nascente, “até à Porta da Alfama e dali pela linha das ruas dos Remédios e do Paraíso.*”¹⁸

Recentemente, a hipótese de reconstituição do traçado da cidade de *Olisipo* feita por Rodrigo Banha da Silva¹⁹ propõe o traçado das muralhas deduzido a partir do *valum*, e lança a hipótese de um fórum abaixo das Termas dos Cássios, infere os caminhos de saída, e localiza as cetárias, as necróploe e as indústrias de salga, o circo no sítio do rossio, e um subúrbio em Alfama. O ensaio de aplicação de uma malha ortogonal, tendo por base os achados arqueológicos e as coincidências de direcções presentes nos limites cadastrais, permite inferir uma estrutura ortogonal conformada ao encurvamento da encosta, inflectindo como um leque, que pode ter assumido como eixos principais os percursos diagonais à pendente, de modo a facilitar a circulação de veículos sobre rodas, parte da rede de caminhos preexistentes que articulavam os núcleos de ocupação mais densa, no topo do castelo e junto à margem do Tejo.

Esta estrutura urbana principal, implantada de modo a adequar-se à topografia do sítio, já não é actualmente composta pelas ruas ou vias Romanas, não comporta as mesmas características físicas e de ocupação que existiram nessa altura. No entanto, o seu traçado, com as aferições decorrentes da evolução no tempo

¹⁷ FRANÇA, José-Augusto, *Lisboa. História Física e Moral*, Livros Horizonte, Lisboa, 2008. p. 35.

¹⁸ FRANÇA, José-Augusto, *Lisboa. História Física e Moral*, Livros Horizonte, Lisboa, 2008. p. 35.

¹⁹ BANIHA DA SILVA, Rodrigo, “*Olisipo*” in VALLVERDÚ, Josep Anton Remolà; PÉREZ, Jesús Acero (editores), *La Gestión de los Residuos Urbanos en Hispania. Xavier Dupré Raventós (1956-2006) In Memoriam*, Instituto de Arqueologia de Mérida, CSIC - Junta de Extremadura - Consorcio de Mérida, Mérida, 2011.

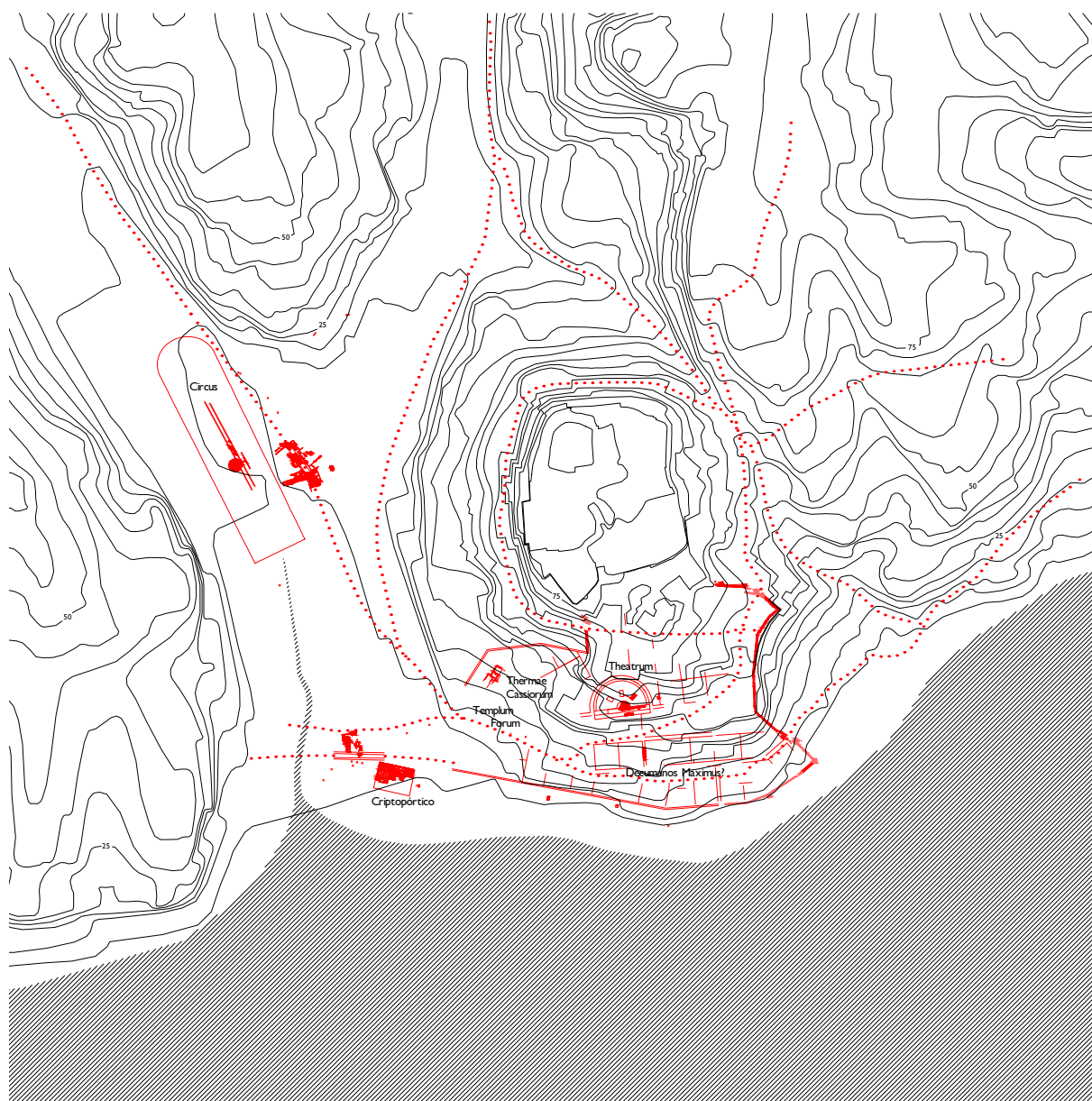


fig. 02.1 • Dedução do traçado das principais estruturas da cidade romana de *Olisipo* a partir da reconstituição elaborada por Rodrigo Banha da Silva com base nos vestígios arqueológicos (1:10.000).

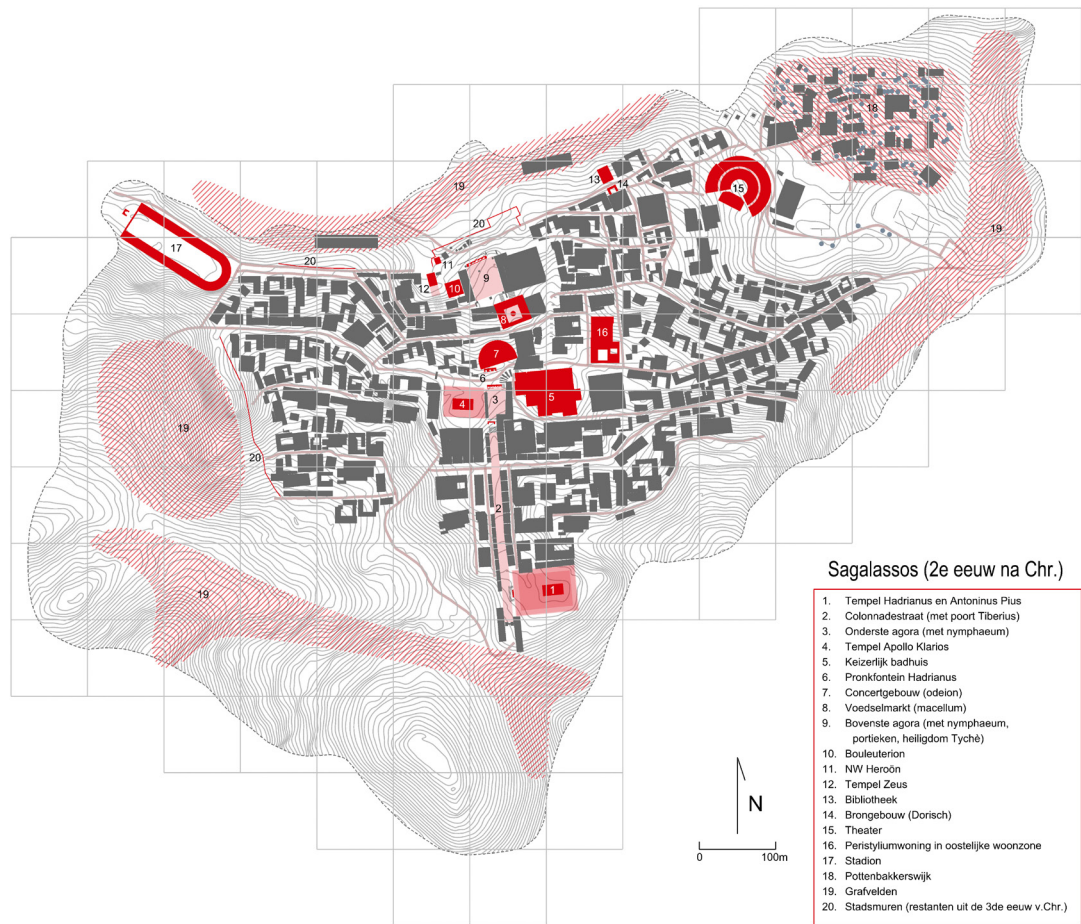


fig. 02.2 • Reconstituição da cidade Heleno-Romana de Sagalassos (Turquia) no século II desenhada pela equipa de "SAGALASSOS - Archaeological Research Project" in <http://www.sagalassos.be/node/2080>.

longo, permaneceram continuamente até à operação de reestruturação Pombalina e em alguns casos até aos nossos dias, atestando uma aceitação de uma preexistente e pragmática ocupação adoçada à topografia da colina que terá antecedido a própria *Olisipo*.

A ancestralidade destes percursos estruturantes em relação à ocupação Romana parece ser atestada quer pela sua preexistência em relação à chamada Cerca Moura,²⁰ que terá sido Romana, quer pela comparação com casos similares coevos de outros *oppida* ocupados e reestruturados durante o mesmo período.²¹ Naturalmente, este conjunto de traçados principais que acompanhavam a topografia seriam complementados com uma rede de arruamentos que estruturavam o restante tecido urbano da encosta²² e articulavam de modo mais directo o topo da colina com as margens do Tejo e com a zona baixa do antigo esteiro que se estenderia entre São Domingos e as Portas do Mar.

Os vestígios arqueológicos de um arruamento com sentido Norte-Sul, um *cardine*, com cerca de 2,60 metros de largura sob o qual corre uma cloaca com 1,60 metros de altura e 0,70 metros de largura, encontrado nas escavações do claustro da Sé em 1990,²³ ladeado por diversas *tabernae*, parecem confirmar essa tese e também apontar para a existência de uma rua comercial nesse alinhamento. Formalmente esta via era composta por patamares, articulados entre si por pequenos degraus, e acredita-se constituir um percurso directo entre a margem do rio, onde se localizavam fábricas de salga de peixe, e a meia encosta, onde estava implantado o teatro. Se atendermos ao caso da cidade Heleno-Romana de *Sagalassos*,²⁴ no sudoeste da Turquia, também implantada num relevo acidentado de uma encosta virada a Sul, podemos encontrar paralelismos e tentar inferir para *Olisipo* um *cardus* que se desenvolve por partes, e cujas inflexões do traçado são articuladas por espaços e edifícios públicos que pontuam o seu percurso na encosta.

Apesar de não termos em Lisboa dados arqueológicos suficientes que corroborem estas dimensões, a investigação arqueológica em *Sagalassos*, onde os arruamentos datam do século I, apontam para que as vias mais largas tivessem cerca de 5,00 metros a 6,70 metros, o que é consistente com a largura de cerca de 6,5 metros do traçado da via de ligação de *Olisipo* para norte através do vale das Portas de Santo Antão, encontrada nas escavações sob a Praça da Figueira, e as vias secundárias entre 2 metros e 4 metros. Os becos, apesar de não terem sido escavados deviam ter dimensões próximas dos encontrados num contexto de encosta semelhante, em *Pergamon*, onde os becos inclinados apresentam

²⁰ "A preexistência dessas vias em relação à Cerca Moura ou Cerca Velha, que não poderá ser anterior à última fase do Império, encontra-se confirmada pelas várias portas abertas nesta, exactamente para lhes dar passagem." in MOITA, Irisalva (coord.), *O Livro de Lisboa*, Livros Horizonte, 1994. p. 44.

²¹ ALARCÃO, Jorge, "A Cidade Romana em Portugal: Renovação Urbana em Portugal na Época Romana" in *Cidades e História*, Fundação Calouste Gulbenkian, 1987.

²² "a grelha de ruas que cortava a cidade no sentido transversal, deveria ser interceptada por outras com sentido norte-sul". in MOITA, Irisalva (coord.), *O Livro de Lisboa* Lisboa 94 / Livros Horizonte, 1994. p. 45.

²³ MATOS, José Luís de, "As escavações no interior dos Claustros da Sé e o seu contributo para o conhecimento das origens de Lisboa" in MOITA, Irisalva (coord.), *O Livro de Lisboa*, Lisboa 94 / Livros Horizonte, 1994, pp. 32-34.

²⁴ O processo geral de desenvolvimento urbano de *Sagalassos* entre o período Helenístico e o século VII d.C. foi reconstituído e publicado em MARTENS, Femke, "Urban traffic in the hills of the Eastern Mediterranean: the development, maintenance, and usage of the street system at *Sagalassos* in South-Western Turkey" e RICHARD, Julian "La fontaine monumentale romaine et l'espace de la rue: Le cas de *Sagalassos*" in *La Rue dans l'Antiquité. Définition, aménagement, devenir*, Presses Universitaires de Rennes, 2008. pp. 191-221.

larguras entre 1,80 metros e 2 metros ou menos. Dimensões que parecem não estar longe da regra para a largura de uma rua comum de 8 pés romanos - 2,40 metros - que devia estruturar grande parte dos arruamentos do tecido urbano.²⁵

Naturalmente, a definição do traçado urbano da altura, tendo em conta a inclinação da encosta, não respondia aos mesmos graus de conforto que são impostos actualmente e qualquer ensaio de reconstituição deverá prever que naquele período uma inclinação até 7% era considerada confortável e 15% era a inclinação máxima considerada para transporte de cargas em veículos sobre rodas, a partir da qual pode ser colocada a hipótese da existência de degraus, o que condiciona o modo de transporte das cargas.²⁶

Sarmiento de Matos, por seu lado, tendo em conta as características da topografia e a relação que poderia ter existido entre a cidade baixa, com um carácter mais comercial, e a cidade alta, dedicada aos edifícios administrativos e religiosos principais, propõe a hipótese não comprovada da existência de múltiplos *fora* especializados e, portanto, a fragmentação dos espaços excepcionais da cidade ao longo de um *decumanus* que se desenvolve em patamares. Esta hipótese, a verificar-se, poderia ser considerada um caso exemplar de uma estrutura urbana linear pontuada por diferentes espaços excepcionais, como aliás é comum nas estruturas urbanas que se desenvolvem a partir de percursos matriz de ocupação do território.²⁷

53

02.3.2. Lisboa Medieval [séc. V - séc. XV]

A desagregação do Império Romano e a retracção de Olisipo

O caso da cidade de Lisboa, no período que mediou entre a desagregação e a queda do Império Romano do Ocidente, no século V, e o início da ocupação muçulmana da península ibérica, no século VIII, é relativamente pouco conhecido. No entanto, após o período de crescimento e desenvolvimento urbano ocorrido durante a Romanização, *Olisipo* terá atravessado um período de estagnação e mesmo contracção.

Sabe-se que após a queda do Império a cidade se terá submetido inicialmente aos Alanos, entre 411 e 418, depois aos Visigodos conduzidos pelo rei Valia ao serviço do Império Romano, entre 418 e 453, o que permitiu a sobrevivência da cidade em relativa romanidade e promoveu a aculturação dos invasores. Em 457 *Olisipo* passa para o domínio Suevo, sob o comando de Maldraz, e em 460 é reconquistada por Teodorico II, Rei dos Visigodos, que volta a perder o domínio da cidade para os Suevos, agora liderados pelo Rei Remismundo, em 469.²⁸

²⁵ MARTENS, Femke, "Urban traffic in the hills of the Eastern Mediterranean: the development, maintenance, and usage of the street system at Sagalassos in South-Western Turkey" in BALLEST, Pascale, DIEUDONNÉ-GLAD, Nadine, SALIOU, Catherine (dir.), *La Rue dans l'Antiquité. Définition, aménagement, devenir*, Presses Universitaires de Rennes, 2008. p. 196.

²⁶ MARTENS, Femke, "Urban traffic in the hills of the Eastern Mediterranean: the development, maintenance, and usage of the street system at Sagalassos in South-Western Turkey" in BALLEST, Pascale, DIEUDONNÉ-GLAD, Nadine, SALIOU, Catherine (dir.), *La Rue dans l'Antiquité. Définition, aménagement, devenir*, Presses Universitaires de Rennes, 2008. p. 196.

²⁷ No caso de Lisboa e de outras cidades portuguesas, estas ruas com origem em percursos matriz são muitas vezes pontuadas por praças, largos ou adros com funções e papéis urbanos associados a edifícios especiais ou posições topográficas particulares. Casos que trataremos com maior detalhe mais à frente.

²⁸ FRANÇA, José-Augusto, Lisboa. *História Física e Moral*, Livros Horizonte, Lisboa, 2008. p. 43.

Ao longo do último terço do século V e quase até ao final do século VI a permanente alternância do domínio do território na Península Ibérica entre Suevos e Visigodos provoca uma continuada instabilidade política e económica seguramente gerou em *Olisipo*, à semelhança de outros aglomerados, uma contracção da população e do perímetro da cidade, reforçando uma cintura fortificada em torno de um núcleo central de mais fácil defesa.

Após a vitória do Rei Visigótico Leovigildo sobre o Rei Suevo Andreca, em 585, e a conversão de Recário, sucessor de Leovigildo, ao cristianismo no ano seguinte, que foi confirmada em 589 no III Concílio de Toledo,²⁹ consumou-se a unificação e pacificação da península ibérica, o que contribuiu para a recuperação dos vários aglomerados urbanos ao longo do século seguinte, incluindo *Olisipo*.

Em relação à evolução da estrutura urbana neste período pouco se sabe com segurança mas, tendo em conta o contexto político, social e económico, podemos deduzir por paralelismo com outras cidades os fenómenos ocorridos.³⁰

A inconstância do poder administrativo associada à necessidade de concentração da cidade numa área menor devem ter originado processos de densificação do espaço privado e de ocupação do espaço público por edificações privadas, ainda que parcelarmente, de modo mais ou menos informal. Num período de conflitos constantes, a necessidade de reforço das fortificações, associado a uma gradual mudança de paradigma religioso,³¹ poderá ter originado o desmonte de edifícios religiosos romanos para reaproveitamento do *opus* na construção das defesas. A acção do terramoto registado em 472 terá também contribuído para a destruição de partes de *Olisipo*³² e a sua reedificação dificilmente terá tido o mesmo programa ou propósitos que tinha tido sob o *Pax Romana*.

Apesar disso, os arruamentos e espaços estruturantes da *Olisipo* romana, à semelhança de grande parte dos aglomerados da Hispânia visigótica,³³ devem ter permanecido reconhecíveis,³⁴ bem como o evidente perímetro fortificado que continuaria a ser descrito pelos geógrafos árabes séculos depois. O papel das relações comerciais marítimas terá contribuído, nos séculos VI e VII, para a permanência e mesmo para o fortalecimento da importância da cidade num contexto que promoveu uma maior autonomização dos aglomerados urbanos.

²⁹ "Cette conversion, qui provoque au début la révolte des évêques ariens soutenus par la noblesse wisigoth, est un moyen pour mettre fin au séparatisme de la classe dominante qui habite encore la campagne, et de procéder à la fusion effective avec les Hispano-romains essentiellement citadins." in GUIDONI, Enrico, *La ville européenne, formation et signification du quatrième au onzième siècle*, Pierre Mardaga éditeur, Bruxelles, 1981. p. 53.

³⁰ GUIDONI, Enrico, *La ville européenne, formation et signification du quatrième au onzième siècle*, Pierre Mardaga éditeur, Bruxelles, 1981 [1978].

³¹ A Diocese ou Bispado de *Olisipo* foi criada pelo menos em meados do século IV, tendo o Suevo São Potâmio como primeiro Bispo.

³² FRANÇA, José-Augusto, *Lisboa. História Física e Moral*, Livros Horizonte, Lisboa, 2008. p. 44.

³³ "L'Espagne wisigoth présente (...) une continuité dans les structures territoriales, qui la conduiront, en ce moment critique à renforcer son réseau urbain jusque dans les territoires récemment conquis ou pacifiés." in GUIDONI, Enrico, *La ville européenne, formation et signification du quatrième au onzième siècle*, Pierre Mardaga éditeur, Bruxelles, 1981. p. 50.

³⁴ "Le patrioisme urbanistique romain se transmet ainsi aux époques postérieures et survira même à la période musulmane, parfois de façon discontinue. Il suffit de penser à Tarragone, Ségovie, Barcelone, Saragosse, Astorga, Lugo, León, Salamanque, où le réseau des voies, les murailles et les grands services publics ont profondément marqué les aménagements qui ont suivi." in GUIDONI, Enrico, *La ville européenne, formation et signification du quatrième au onzième siècle*, Pierre Mardaga éditeur, Bruxelles, 1981. p. 53.

A Al-Uxbuna islâmica

O desembarque de *Tariq ibn Ziyad*,³⁵ em Gibraltar,³⁶ em 711, liderando um exército formado maioritariamente por berberes oriundos do Norte de África, marca o início do período de ocupação muçulmana da Península Ibérica que se estenderá pelos séculos seguintes. Após a vitória sobre o Rei Rodrigo, o avanço das tropas de *Tariq* para norte toma Córdoba e Toledo, enquanto um exército liderado por *Mussa ibn Nuçair*, que entretanto também tinha desembarcado, toma Sevilha e Mérida. A pouca resistência de que se tem nota ao avanço das tropas lideradas por *Mussa ibn Nuçair* e *Tariq ibn Ziyad*, parece dever-se quer ao superior método de combate da ligeira cavalaria muçulmana face à pesada infantaria visigótica, quer às rupturas internas existentes entre as facções visigóticas.

É neste contexto que *Olisipo* é tomada, em 714, por *Abd al Aziz*,³⁷ aparentemente sem recurso à força de armas.³⁸ *Al Uxbuna* ou *Lixbuna*, nome que suporta diferentes grafias árabes e que terá origem em *Al Olisipone*, foi o topónimo pelo qual a cidade foi conhecida nos séculos seguintes, enquanto durou o domínio muçulmano até à sua reconquista por D. Afonso Henriques no século XII.

55

Apesar do domínio continuado entre o princípio do século VIII e meados do século XII, os conflitos entre as correntes islâmicas que se opunham reflectiram-se na península e cada cidade, de acordo com a força dominante, acabava por ser envolvida nas lutas pelo poder. Ainda no século VIII, a passagem do Califado Omíada de Damasco para o domínio Abácida, com sede em Bagdad, originou a empresa de *Abd al Rahman*, neto do último Califa Omíada, em constituir uma monarquia muçulmana independente com capital em Córdoba. Em 929, este objectivo acaba por ser alcançado, após confirmação em diversas batalhas e permanentes conflitos pelos seus descendentes, quando *Abd al Rahman III* institui o Califado de Córdoba, o qual incluiu a cidade de *Al Uxbuna*. A desagregação do Califado, no início do século XI, após a morte do filho de *Abd al Rahman III*, deu posterior origem à constituição das Taifas no *Al Andaluz*.³⁹

Al Uxbuna foi dominada alternadamente por duas das Taifas mais importantes da península, que tinham sede em Badajoz e Sevilha, existindo um período, entre 1093 e 1111, em que pertenceu ao reino de Leão e Castela e, com a sua evolução, ao Condado Portucalense, devido ao enfraquecimento das próprias Taifas no conflito que as opôs aos Almorávidas,⁴⁰ comandados por *Yusuf ibn Tasufin*. Apesar desta relativa estabi-

³⁵ *Tariq ibn Ziyad* era governador de Tânger e lugar-tenente do Emir *Mussa ibn Nuçair*, governador dos territórios do Norte de África pelo Califado Omíada de Damasco.

³⁶ A própria toponímia Gibraltar deriva do termo *Jebel Tariq* que significa em árabe o monte ou montanha de *Tariq*.

³⁷ *Abd al Aziz* era filho de *Mussa ibn Nuçair* que entretanto tinha regressado com *Tariq ibn Ziyad* à presença do Califa de Damasco para prestarem informações da conquista e dirimirem conflitos em relação à mesma.

³⁸ FRANÇA, José-Augusto, *Lisboa. História Física e Moral*, Livros Horizonte, Lisboa, 2008. p. 46.

³⁹ Taifa provém do árabe *al-Tawa'if* que significa bandeira, facção ou partido. As Taifas eram reinos de domínio pessoal ou familiar que tiveram origem após a desagregação do Califado de Córdoba que dominava todo o *Al Andaluz*.

⁴⁰ Os Almorávidas eram originários do Norte de África e inicialmente chegaram à Península Ibérica em resposta ao pedido de auxílio das Taifas contra as tropas dos reinos cristãos do norte da península. Posteriormente as pretensões da dinastia Almorávida pelo domínio da Península vão opô-la às mesmas Taifas, criando um cenário de aparentemente improváveis e pontuais alianças entre reinos católicos e muçulmanos para resistir aos novos invasores.

lidade do domínio da cidade, existem registos de alguns confrontos e ataques e feitos entre os séculos IX e XII causando nessas ocasiões a pilhagem dos campos envolventes, o saque dos arrabaldes ou a destruição de parte das muralhas.⁴¹ Factos que confirmam a existência de arrabaldes pertencentes à cidade exteriores à sua muralha, que conhecemos como Cerca Moura apesar de ter edificação anterior.

A maior autonomia de que gozaram as cidades neste período permitiu que *Al Uxbuna*, liberta da posição de dependência a que esteve sujeita na forte hierarquia da rede urbana do Império Romano e gerindo com alguma precaução a sua posição e distância nos conflitos que se desenrolavam em cidades mais importantes para o domínio do *Al Andalus* e da própria península, se desenvolvesse em termos económicos e consequentemente urbanos. A este protagonismo crescente não é alheia a posição geográfica da cidade nas rotas comerciais, facto que uma vez mais atesta a sua vocação mercante.⁴²

É essencialmente a partir das descrições de *Ahmad ibn Muhammad al-Razi*, no século X, e de um cruzado⁴³ que participou no cerco da tomada de Lisboa, em 1147, que podemos reconstituir a cidade nos últimos séculos da ocupação muçulmana⁴⁴ e deduzir as alterações que terá sofrido a cidade a partir da desagregação do Império Romano do Ocidente.

O primeiro considerava *Al Uxbuna* uma das mais importantes cidades do Ocidente do *Al Andalus* e referiu a sua situação geográfica privilegiada em relação ao rio.⁴⁵ O segundo descreveu a cidade com alguma minúcia e é maioritariamente a partir deste texto ponderado com os achados arqueológicos que a cidade que se implantava “ao norte do rio, no alto de um monte arredondado e cujas muralhas, descendo a lanços, chegam até à margem do Tejo, dela separada apenas por um muro”⁴⁶ tem sido reconstituída.

Assim, em 1147, eram identificadas duas partes distintas dentro da muralha: a alcáçova e a medina. No alto da colina, no espaço herdado do *oppidum* romanizado e depois transformado em cidadela e paços visigóticos, pontuava a alcáçova moura, núcleo administrativo e militar do *wali* ou *váli* da cidade, e uma mesquita no lugar da actual igreja de Santa Cruz do Castelo. A medina que se estendia na encosta até ao rio compunha-se por duas partes: na frente ribeirinha, trepando o flanco do monte, estendia-se um tecido que suportava residências de pescadores, artesãos e comerciantes; e, entre a base e o alto da colina, encontrava-se uma parte da cidade estruturada pelos ancestrais percursos da meia encosta de nascente

⁴¹ FRANÇA, José-Augusto, *Lisboa. História Física e Moral*, Livros Horizonte, Lisboa, 2008. pp. 48-49.

⁴² Segundo José-Augusto França, *Ahmad ibn Muhammad al-Razi*, na “Crónica do Mouro Rasis”, originalmente “História dos emires de Espanha” (*Akhbār mulūk al-Andalus*), mandada traduzir três séculos mais tarde por D. Dinis, considera a cidade “o mais opulento centro comercial de toda a África e de uma grande parte de Espanha”, onde existia “abundância de todas as mercadorias”. Apesar da eventual liberdade e hipérbole da descrição e da tradução, podemos assumir que *Al Uxbuna* era uma importante cidade comercial no contexto do mediterrâneo muçulmano do século X.

⁴³ Segundo José-Augusto França, este cruzado foi no século XIX identificado como Osberno ou Osberto de Bawdsey por estar inscrito o nome “*Osb. De Baldr.*” no início do manuscrito, no entanto, a ideia de que este poderia ser o destinatário e não o remetente da carta com a descrição da tomada de Lisboa fez surgir a suspeita, em 1970, de que a autoria seria de um “*R.*”, identificado como *Raulfo de Glanville* ou, mais recentemente, a hipótese de que seria um presbítero normando de nome *Raul*.

⁴⁴ FRANÇA, José-Augusto, *Lisboa. História Física e Moral*, Livros Horizonte, Lisboa, 2008. p. 51.

⁴⁵ BORGES Coelho, António, “O Domínio Germânico e Muçulmano” in MOITA, Irisalva (coord.), *O Livro de Lisboa*, Lisboa 94, Livros Horizonte, Lisboa, 1994. p. 79.

⁴⁶ Extracto do texto do cruzado incluída em FRANÇA, José-Augusto, *Lisboa. História Física e Moral*, Livros Horizonte, Lisboa, 2008. p. 51.

para poente e hierarquizada pelos equipamentos públicos, localizando-se o núcleo mais importante destes numa plataforma na parte poente da cidade intra-muros, junto à Porta do Ferro, que suportava um templo, uma mesquita, um *forum* e um mercado.⁴⁷ Ainda segundo o texto da carta do cruzado, as ruas de Lisboa não teriam mais de oito pés de largura, ou seja, 2,40 metros, o que nos faz deduzir que ao longo do tempo, entre os séculos V e XII, o espaço público herdado da ocupação romana poderá ter sido ocupado por edificações, tornando as ruas progressivamente mais estreitas, existindo mesmo nessa altura passagens entre edifícios sobre as ruas.

A esta cidade limitada pela muralha acrescentam-se, pelo menos, dois arrabaldes⁴⁸ que se desenvolvem para poente, a partir da Porta do Ferro, no actual vale da Baixa, e para nascente, a partir da Porta da Alfama, que ocuparia sensivelmente a área do actual bairro de Alfama. Coloca-se a hipótese, não confirmada, da existência de um terceiro arrabalde que se desenvolveria para norte, no sítio de Almofala, a actual colina da Graça.

57

O arrabalde poente desenvolveu-se provavelmente sobre as preexistências urbanas, que datavam pelo menos da presença Romana, constituindo uma área densamente povoada⁴⁹ e aí se localizava o cemitério para cristãos moçárabes,⁵⁰ o que pode indicar ser este o arrabalde onde esta comunidade tinha maior expressão. O percurso estruturante que irradiava da Porta do Ferro, bifurcando para os vales onde actualmente se encontram a Avenida da Liberdade e a Avenida Almirante Reis, seria uma rua estruturante deste arrabalde.

O arrabalde da Alfama, onde poderia já ter existido algum tipo de ocupação durante a ocupação Romana,⁵¹ cujo nome deriva de *al-hamat*, que significa nascente de águas quentes medicinais, ter-se-á desenvolvido justamente pela presença das nascentes naturais, limitado naturalmente pelo rio e pela topografia que envolve esta bacia virada ao Tejo.

Nesta parte exterior às muralhas, também densamente ocupada, localizavam-se as alcaçarias,⁵² banhos ter-

⁴⁷ FRANÇA, José-Augusto, *Lisboa. História Física e Moral*, Livros Horizonte, Lisboa, 2008. p. 51.

⁴⁸ Arrabalde tem origem na designação árabe *ar-rabd* que significa subúrbio.

⁴⁹ FRANÇA, José-Augusto, *Lisboa. História Física e Moral*, Livros Horizonte, Lisboa, 2008. p. 51.

⁵⁰ Moçárabe era o nome dado aos cristãos arabizados que viviam sob o domínio islâmico no *Al Andalus*, deriva da expressão árabe *musta'rib* que significa arabizado. Mais tarde esta expressão designaria um grupo que incluiria, para além dos originais cristãos hispano-visigóticos arabizados, os cristãos árabes, berberes e convertidos muçulmanos ao cristianismo, que pela partilha da forma de expressão naturalmente se juntavam em comunidades próprias. Os ritos cristãos moçárabes descendiam dos ritos praticados no final do Império Romano do Ocidente na península ibérica, com alterações introduzidas no período Visigótico, existindo distinções em relação ao rito romano que foi institucionalizado a partir do Concílio de Burgos, no final do século XI.

⁵¹ MARTINS, Pedro Vasco, *A persistência das formas urbanas. Leitura das pré-existências romanas na morfologia da cidade portuguesa*, Dissertação de Mestrado em Arquitectura com Especialização em Urbanismo, Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa, Lisboa, 2013.

⁵² Curiosamente, o termo alcaçaria é usado em Lisboa tradicionalmente para designar os estabelecimentos de banhos de Alfama, no entanto, a definição de alcaçaria é arruamento de lojas ou lugar onde se permitia a uma determinada comunidade, normalmente judaica e depois da reconquista também a moura, negociar; derivando a palavra do árabe *al-qaisari'ia*, que significa bazar ou mercado.

Existem autores, como Vieira da Silva, que apontam que alcaçaria também poderia designar tinturaria, especulando sobre a explicação da utilização do termo no contexto lisboeta a partir da eventual evolução do aproveitamento das nascentes de águas quentes: inicialmente as águas e tanques eram utilizados na indústria tintureira, no exterior da muralha, depois convertidos em banhos quando a área ganhou maior urbanidade, remetendo

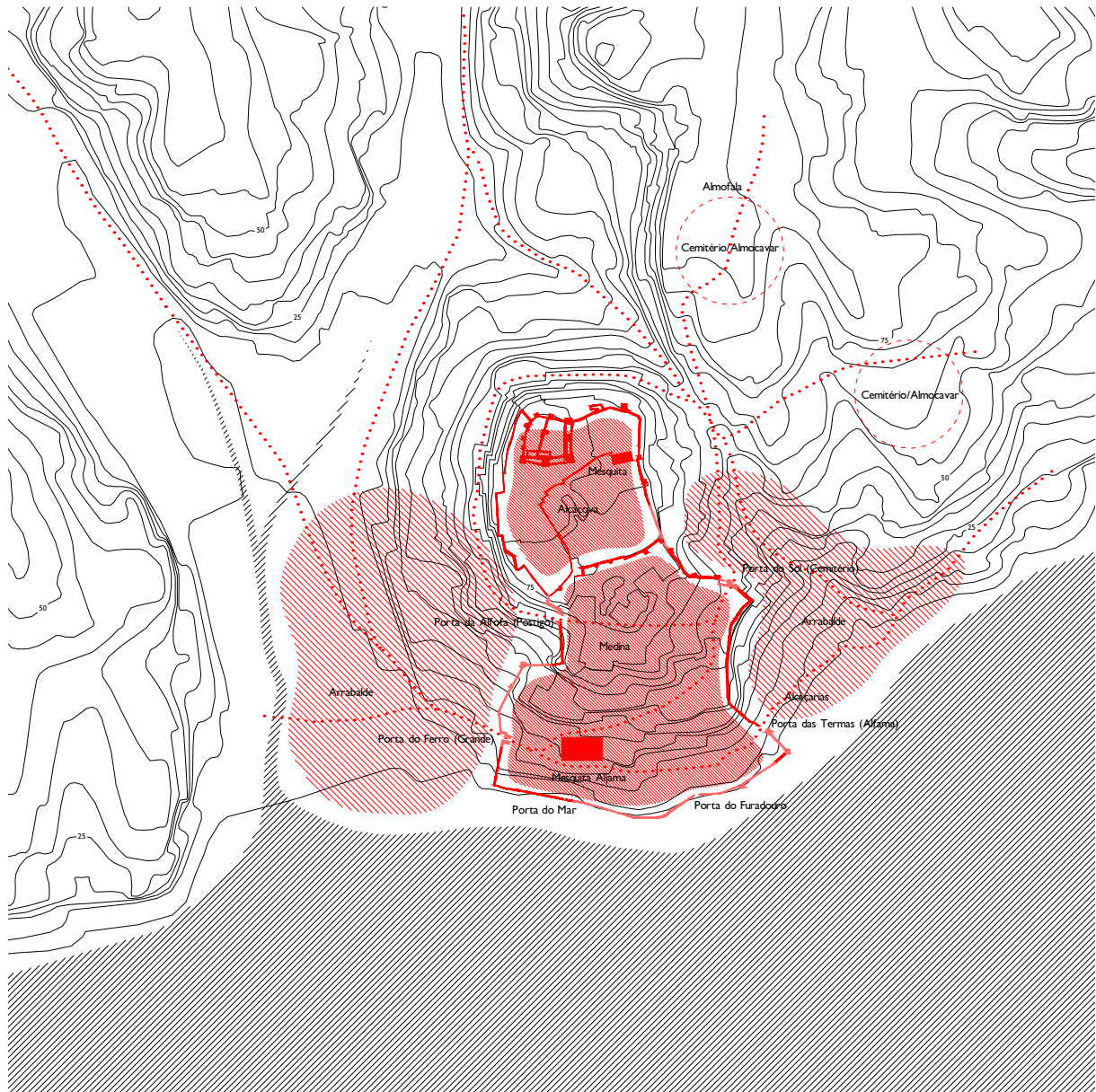


fig. 02.3 • Reconstituição das áreas e do traçado das principais estruturas da cidade de *Al Uxbuna* (1:10.000).

mais, as hospedarias e as lojas de artigos de luxo nas proximidades da Porta de Alfama, onde se cobravam as taxas alfandegárias da cidade.⁵³ A presença de um *almocavar*, o cemitério muçulmano, a nascente das Portas do Sol, estendendo-se para o lado de São Vicente, pode indicar que este quadrante da cidade teria uma população maioritariamente muçulmana. Colocamos a hipótese, não confirmada por dados arqueológicos, de que este arrabalde seria estruturado pela rua que partia da porta de Alfama para nascente em direcção a Santa Apolónia, paralela à margem do Tejo, e que o eixo da actual Rua da Regueira, implantada sobre a linha de vale que permite o escoamento das águas da bacia de Alfama, pudesse constituir outro elemento estruturante ou limite natural da ocupação.

A maior facilidade de embarque e desembarque de mercadorias e pessoas nos cais aponta para a existência de *suqs*, os mercados ou ruas comerciais, na proximidade da frente ribeirinha, local privilegiado para as trocas comerciais com o litoral mediterrânico. Hipótese que não obsta a que cada parte da cidade tivesse o seu *suq* local, tradicionalmente dividido em partes especializadas pela natureza das mercadorias.

59

Se cruzarmos esta reconstituição da cidade com o modelo de cidade medieval islâmica⁵⁴ e com outros aglomerados urbanos da Península Ibérica que sofreram o mesmo processo de ocupação e transformação nesse período,⁵⁵ encontramos semelhanças que podem ajudar a caracterizar melhor a sobreposição do modelo urbano muçulmano às preexistências do *oppidum* romanizado e da “*ciudadela*” visigótica. Afinal um processo comum a outros aglomerados coevos que consiste na ocupação do espaço público pela edificação privada, no fecho de parte de arruamentos dando origem a impasses, na transformação de funções pela obsolescência das anteriores na nova cultura, na densificação urbana e populacional do espaço intra-muros, na expansão e reocupação das áreas urbanas fora das muralhas e na (re)constituição de arrabaldes segundo um modelo urbano e civilizacional distinto.

Al Uxbuna constituía assim um caso exemplar da cidade islâmica medieval, implantada numa situação topográfica dominante, com a alcáçova no cume e a medina estendendo-se numa encosta favorável, envolvida por uma cintura de muralhas. Os edifícios públicos hierarquizavam o tecido e polarizavam a estrutura urbana orientando os principais percursos da urbe até às portas das muralhas. Os arrabaldes desenvolviam-se ao longo do prolongamento desses eixos para fora das muralhas e incluíam os campos produtivos e as actividades menos compatíveis com o espaço residencial da medina, podendo ser defendidos por torres autónomas da muralha da cidade. Os bairros eram definidos segundo grupos étnicos e tinham os equipamentos públicos específicos, como os *suqs*, a mesquita ou edifício religioso, os banhos e as latrinas, o que permitia alguma autonomia no seu funcionamento dentro da organização da cidade.

a actividade inicial para uma localização mais periférica na cidade.

⁵³ FRANÇA, José-Augusto, *Lisboa. História Física e Moral*, Livros Horizonte, Lisboa, 2008, p. 51.

⁵⁴ BIANCA, Stefano, *Urban Form in the Arab World. Past and Present*, Thames & Hudson, London & New York, 2000.

WILBAUX, Quentin, *La médina de Marrakech, Formation des espaces urbains d'une ancienne capitale du Maroc*, L'Harmattan, Paris, 2001.

⁵⁵ GUIDONI, Enrico, *La ville européenne, formation et signification du quatrième au onzième siècle*, Pierre Mardaga éditeur, Bruxelles, 1981, ed. orig. 1978.

ZOZAYA, Juan, “Urbanismo Andalusi” in *Cidades e História*, Fundação Calouste Gulbenkian, 1987.



fig. 02.4 • Dedução do traçado das principais shari de Al Uxbuna sobre a cartografia seiscentista da cidade de Lisboa (1:10.000).

Teoricamente as ruas da cidade muçulmana podem ser, na generalidade, classificadas em três tipos essenciais, apesar da realidade ser mais rica e cada contexto urbano poder encontrar variantes próprias destes tipos ou mesmo outros. Os três tipos de ruas: a *shari*, o *darb* (ou, no plural, os *durub*) e a *azzika*,⁵⁶ correspondem a três níveis hierárquicos do espaço público e das funções que agregam.

A *shari* é o tipo de rua mais importante, atravessa a cidade de uma porta a outra, articulando vários bairros entre si, e prolonga-se no exterior das muralhas em vias de comunicação com o restante território. Este tipo de ruas liga as portas da medina aos edifícios e espaços principais, nomeadamente os *suqs*, a mesquita principal e a entrada da alcáçova.

O *darb* é uma rua secundária, tipologicamente irradia de uma rua principal e não tem saída na outra extremidade, tem um desenvolvimento longo mas pode ser fechada facilmente. Nas cidades da península, o *darb* constitui invariavelmente o eixo estruturante de cada bairro residencial, que tradicionalmente é ocupado por uma comunidade com afinidades étnicas e por vezes familiares.

61

A *azzika* é uma rua sem saída, de forma variável, que pode ser fechada na sua extremidade de contacto com o *darb*. Funcionalmente tem o papel de antecâmara das habitações que serve, normalmente pertença do mesmo núcleo familiar.

Os três tipos de ruas reflectem a progressiva passagem do espaço público ao espaço privado da cidade, manifestando-se essa variação no seu desenvolvimento, quer na largura, sendo progressivamente mais estreitas, quer no traçado, sendo as *shari* mais directas e menos sinuosas que as restantes e podendo as *azzika* conter inflexões e mesmo ângulos rectos que contribuem para a segregação do seu espaço do restante traçado urbano. Em Lisboa, e apesar da cidade ter evoluído, dos seus edifícios e espaços não serem os mesmos, das civilizações e sociedades que se seguiram terem naturalmente impresso alterações no tecido urbano, ainda são identificáveis parte destas características espaciais em alguns arruamentos de Alfama.

A *Lyxbona cristã*

A tomada de Lisboa pelos exércitos liderados por D. Afonso Henriques, em 1147, marca o início de um novo período histórico e urbano para a cidade. Uma cultura e sociedade distintas passaram a orientar a organização e desenvolvimento da cidade, alterando o paradigma que a tinha dominado nos últimos quatro séculos.⁵⁷

Segundo Carita, “o período entre meados do século XI e a primeira metade do século XIII parece desenhar-se como uma época de transição entre os valores urbanísticos do legado islâmico e a formação de novos princípios

⁵⁶ GUIDONI, Enrico, *La ville européenne, formation et signification du quatrième au onzième siècle*, Pierre Mardaga éditeur, Bruxelles, 1981. p. 61.

⁵⁷ Hélder Carita, na “*Lisboa Manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna (1495-1521)*”, publicada em 1999, alerta para o facto de até essa altura não existir uma “clara distinção entre estruturas islâmicas e modelos medievais cristãos” no estudo do urbanismo medieval da cidade de Lisboa, o que justificou o desenvolvimento do seu estudo debruçado sobre os modelos medievais cristãos que estiveram na origem dos modelos urbanos Manuelinos.

aferidos por uma nova ordem urbana de fundamento estético medieval-cristão."⁵⁸

A maior concentração de esforços, no início da nacionalidade, na conquista de território e no seu povoamento e defesa secundarizou o investimento real em Lisboa. Assim, a actividade eclesiástica de que existe registo na cidade nos séculos XII e XIII,⁵⁹ com a fundação de igrejas e conventos e com a criação e aferição de paróquias, aponta para uma cidade que se consolidou e ocupou um território progressivamente mais pacífico, estendendo o seu espaço urbano aos montes mais próximos e a sua influência aos pequenos aglomerados envolventes. As populações moura e judia estavam remetidas para bairros específicos identificados e delimitados, a Mouraria, criada após a tomada da cidade, e a Judiaria, depois multiplicada, enquanto que o restante tecido urbano era polarizado pelos edifícios religiosos, que passaram a constituir as referências da cidade, estruturando as paróquias a agregação da população quer no espaço urbano quer no espaço rural.

A par das igrejas e conventos, outras edificações excepcionais como as portas da cidade, a Ponte da Galonha, a Pedreira ou a Regueira, serviam como pontos de referência que permitiam orientar percursos na cidade, generalizando-se a sua utilização nos documentos escritos oficiais para localizar propriedades e casas apenas a partir do século XIV.⁶⁰

Apesar de não existirem fontes cartográficas fiáveis deste período, através dos documentos da época, ou das cópias posteriores dos originais, que têm sido estudados e publicados por diversos autores, é possível seguir acontecimentos e operações urbanas e assim reconstituir a edificação da cidade e das ruas na altura.

D. Afonso III

Foi a partir do século XIII, com D. Afonso III que se fez sentir de modo mais evidente e directo a acção régia nas intervenções urbanas em Lisboa, associadas à promoção do desenvolvimento económico da cidade.⁶¹ Neste reinado fixou-se a chancelaria régia, e como consequência a corte, em Lisboa.⁶² A doação a Lisboa do *Lugar da Ribeira da Cidade* para a venda de peixe, depois dando origem ao açougue do peixe, e a promoção da compra de lojas, contribuindo para o enriquecimento da Coroa e para a economia da cidade, são exemplos⁶³ da acção dinamizadora local do monarca que teve um activo reinado com reflexos em todo o território de Portugal.⁶⁴

⁵⁸ CARITA, Hélder, *Lisboa Manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna (1495-1521)*, Livros Horizonte, Lisboa, 1999, p. 22.

⁵⁹ FRANÇA, José-Augusto, *Lisboa. História Física e Moral*, Livros Horizonte, Lisboa, 2008, pp. 64-70.

⁶⁰ CARITA, Hélder, *Lisboa Manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna (1495-1521)*, Livros Horizonte, Lisboa, 1999, p. 23.

⁶¹ CARITA, Hélder, *Lisboa Manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna (1495-1521)*, Livros Horizonte, Lisboa, 1999, p. 27.

⁶² CAETANO, Carlos, *A Ribeira de Lisboa. Na Época da Expansão Portuguesa (Séculos XV a XVIII)*, Pandora, CML, Lisboa, 2004, p. 28.

⁶³ CARITA, Hélder, *Lisboa Manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna (1495-1521)*, Livros Horizonte, Lisboa, 1999, p. 27.

⁶⁴ Afonso III, rei entre 1245 e 1279 apesar de até 1248 ter mantido reservas à utilização do título que ganhou pela destituição de Sancho II ordenada pelo papa Inocêncio IV, teve um importante papel na estruturação do estado e do sistema legal na época medieval. A sua acção manifestou-se na fundação de vilas, maioritariamente nas áreas de fronteira, e concessão de forais, na designação de alcaides e juízes e no estabelecimento de leis que, no contexto medieval, impuseram limites ao domínio das classes sociais dominantes sobre a população menos favorecida, prestando especial atenção à classe média de mercadores e pequenos proprietários e visou também o benefício das ordens mendicantes, cerceando os privilégios do alto clero. As opções de governo fortaleceram o poder da coroa com o apoio de base popular mas ganhou animosidades da parte da alta

Coeva dessa compra de casas e lojas terá sido a reformulação levada a cabo na Rua Nova e que terá dado origem ao seu espaço largo e comprido descrito nos documentos datados do reinado seguinte.⁶⁵ Apesar de Carita ter situado esta operação urbana da Rua Nova no reinado de Afonso III, Vieira da Silva e depois Iria Gonçalves preferiram apontar esse momento no reinado de D. Dinis.⁶⁶

As características espaciais desta rua, mais regular, mais recta e mais ampla, quando comparada com as ruas herdadas do período anterior, confirmam as diferenças das novas opções urbanas do período medieval cristão em Lisboa.⁶⁷

D. Dinis

Durante o reinado de D. Dinis, processam-se um conjunto de operações urbanas onde se destaca a remodelação da Ribeira de Lisboa, local que concentrava a propriedade urbana régia desde o anterior reinado, e que atesta uma vez mais as características morfológicas deste período, distanciando-se dos princípios de composição espacial da cidade edificada previamente.

Contratada entre o Rei e a cidade, em 1294, a construção de um novo pano de muralha, linear, recto e paralelo à Rua Nova e à margem do Tejo, foi uma das grandes transformações operadas na Ribeira⁶⁸ e gerou um conjunto de outras obras sequentes. A construção dessa muralha, dita de D. Dinis,⁶⁹ ao longo da parte sul do vale, entre a colina de São Jorge e a colina de São Francisco, tinha por objectivo permitir a melhor defesa da parte baixa e ocidental da cidade que se afirmava como novo pólo administrativo e comercial. Nos finais do século XIII, a concentração da maior parte das actividades comerciais, localizadas nas imediações das tercenas,⁷⁰ do cais do porto e da casa das galés, conjunto que no seu todo formava a Ribeira de Lisboa,⁷¹ testemunha a importância económica desta parte da cidade e o incentivo da vocação marítima e comercial da cidade⁷² é atestado pela localização e opção da sua fortificação.⁷³

nobreza e dos bispos, que conseguiram a sua excomunhão em 1268. Em 1255 transferiu a capital do reino de Coimbra para Lisboa, assumindo assim o crescente protagonismo da cidade no contexto territorial português.

⁶⁵ CARITA, Hélder, *Lisboa Manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna (1495-1521)*, Livros Horizonte, Lisboa, 1999, pp. 28, 29.

⁶⁶ GONÇALVES, Iria, "Uma realização urbanística medieval: o calçetamento da Rua Nova de Lisboa" in *Um olhar sobre a cidade medieval*, Revista *Património Histórico*, Cascais, 1996, p. 122.

⁶⁷ "A estrutura primitiva da Rua Nova, antes da regularização e aumento realizado por D. Dinis, revela imediatamente um sentido de continuidade e abertura, com uma lógica profundamente europeia e cristã. (...) Ao constituir-se como um grande eixo paralelo às margens do Tejo, desta grande via transparece um sentido de desenvolvimento contínuo próprio da noção europeia de espacialidade. Em paralelo com a oposição entre as estruturas-arquétipo da mesquita e da igreja - a primeira definindo-se como uma estrutura centrípeta organizada de fora para dentro, a segunda por uma estrutura axial desenvolvendo-se de dentro para fora - a Rua Nova afirma uma nova espacialidade dinâmica direccionada e contínua, oposta à descontinuidade da cidade islâmica estruturada em núcleos autónomos." in CARITA, Hélder, *Lisboa Manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna (1495-1521)*, Livros Horizonte, Lisboa, 1999, p. 29.

⁶⁸ FRANÇA, José-Augusto, *Lisboa. História Física e Moral*, Livros Horizonte, Lisboa, 2008, p. 80.

⁶⁹ VIEIRA DA SILVA, A., *As Muralhas da Ribeira de Lisboa*, volume I, CML, Lisboa, 1987 [1900], pp. 26-43.

⁷⁰ As tercenças ou teracenas é uma designação dada por diversos autores antigos e que tem o significado de armazéns, particularmente aqueles que estão relacionados com a actividade marítima, chegando em alguns contextos mediterrâneos a ser utilizado para designar a estrutura que alberga o arsenal da marinha, portanto os estaleiros, como no caso das "ataracenas" de Barcelona.

⁷¹ CAETANO, Carlos, *A Ribeira de Lisboa. Na Época da Expansão Portuguesa (Séculos XV a XVIII)*, Pandora, CML, Lisboa, 2004, pp. 28-29.

⁷² CARITA, Hélder, *Lisboa Manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna (1495-1521)*, Livros Horizonte, Lisboa, 1999, p. 31.

⁷³ FRANÇA, José-Augusto, *Lisboa. História Física e Moral*, Livros Horizonte, Lisboa, 2008, p. 80.



fig. 02.5 • Identificação da Rua Nova (de D. Dinis) sobre a cartografia seiscentista (1:10.000).

No contrato celebrado entre D. Dinis e as autoridades da cidade está presente a dimensão de oito braças que deveria reger a largura da rua no prolongamento da Rua Nova,⁷⁴ o que aponta uma preocupação pela regularidade e amplitude⁷⁵ com que este eixo deveria ser regularizado e estendido e confirma a direcção de expansão da cidade medieval para poente do primitivo núcleo fortificado.

Ainda no reinado de D. Dinis, paralela a esta muralha e no seu exterior, é aberta a Rua dos Ferreiros ou simplesmente a Ferraria e cujo traçado inicial terá depois originado o arruamento que é identificado na cartografia do século XVIII como Rua da Ferraria ou Rua da Confeitaria.

A “Carta per que o concelho de Lisboa deram a elRei o campo da rua nova em que elRei fizesse casas”⁷⁶, que data de 1295, refere a doação do espaço da cidade ao rei para ser feita uma rua para “honra da villa e aproveitamento da terra” entre a nova muralha e a praia, que alojasse “ferreiros e os outros mesteiraes”, uma vez que parte das ferrarias do rei tinham sido demolidas ou transferidas com a construção da muralha nova. Hélder Carita⁷⁷ chama a atenção da importância de que este documento se reveste uma vez que é feita referência, eventualmente pela primeira vez na história do urbanismo em Lisboa, ao uso de cordeamentos para a medição de espaços urbanos: “(...) E fizeram-n’o logo medir por cordas, d’ancho e de longo, perante mim sobredito tabelião, e perante o dito concelho, e puseram ahi divisões de quanto davam a elRei para todo sempre(...)”.⁷⁸ No mesmo documento está ainda referida a remodelação e aumento do Largo dos Açougues,⁷⁹ mais tarde nomeado Largo do Pelourinho, que situado no topo nascente dos arruamentos reformulados e abertos, atravessado pelo traçado da nova muralha, terá sido objecto de uma atenção especial quanto à sua configuração.

Comum a estas operações encontramos, por um lado, a crescente importância do núcleo da Ribeira e a expansão da cidade para poente⁸⁰ enquanto conquista terreno na margem do Tejo, e por outro, os primeiros registos documentais que permitem reconhecer a fundação de um modo de fazer cidade através de regras escritas e que podiam ser reproduzidas e seguidas em contextos diferentes daquele ao

⁷⁴ “(...) E do Canto das mhas ferrarias ataa a Rua noua deue ficar a Rua doyto braças, e deuo derribar da mha Casa q sta apar da parte de Calonha (aliás ponte da Galonha), tãta q fique a rua doyto braças (...)” excerto do texto transcrito da Chancelaria de D. Diniz, liv. II, fl. 81-v. in VIEIRA DA SILVA, A., *As Muralhas da Ribeira de Lisboa*, volume I, CML, Lisboa, 1987 [1900], p. 28.

⁷⁵ Segundo Mário Jorge Barroca (BARROCA, Mário Jorge, “Medidas Padrão Medievais Portuguesas” in *Revista da Faculdade de Letras: História*, série II, vol. 09, 1992, pp. 53-86), uma braça equivale a 184 cm o que implica que a largura de oito braças definisse um rua com um perfil transversal de 14,75 metros, uma dimensão francamente generosa para a época e para o contexto urbano da cidade de Lisboa de então e que apenas seria igualada novamente nas ruas da reconstrução Pombalina pós terramoto de 1755.

⁷⁶ Cujo original se encontra na “Chancelaria de D. Diniz, liv. II, fl. 99-v. Direitos Reaes, liv. II, fl. 131-v.” foi transcrito parcialmente em VIEIRA DA SILVA, A., *As Muralhas da Ribeira de Lisboa*, volume I, CML, Lisboa, 1987 [1900], pp. 115-116.

⁷⁷ CARITA, Hélder, *Lisboa Manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna (1495-1521)*, Livros Horizonte, Lisboa, 1999, p. 33.

⁷⁸ “Chancelaria de D. Diniz, liv. II, fl. 99-v. Direitos Reaes, liv. II, fl. 131-v.” in VIEIRA DA SILVA, A., *As Muralhas da Ribeira de Lisboa*, volume I, CML, Lisboa, 1987 [1900], pp. 115-116.

⁷⁹ CARITA, Hélder, *Lisboa Manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna (1495-1521)*, Livros Horizonte, Lisboa, 1999, p. 33.

⁸⁰ Como foi reconhecido por Hélder Carita e anteriormente por Gustavo de Matos Sequeira, a localização dos primeiros Estudos Gerais na zona da Pedreira, que corresponde sensivelmente à actual transição entre a Baixa e o Carmo, o registo de “venda, escambo, doação e empraçamento” (MATOS SEQUEIRA, Gustavo de, *O Carmo e a Trindade*, volume I, CML, Lisboa, 1939, p. 58.), bem como “documentos referindo outros edifícios de propriedade régia, amazéns e casas doadas por D. Dinis em 1290, 1307 e 1318” (CARITA, Hélder, *Lisboa Manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna (1495-1521)*, Livros Horizonte, Lisboa, 1999, p. 35.), são factos que comprovam a expansão da cidade de Lisboa para poente, em direcção às colinas de São Francisco e do Carmo, para além do vale da Ribeira.

qual estavam a ser aplicadas. Assim, institucionalizava-se um modo pragmático de edificar a cidade cujas características principais que a faziam destacar da cidade medieval preexistente eram a generosidade das dimensões, a tendência para a regularidade e a valorização dos alinhamentos rectos para a formalização dos novos espaços urbanos.⁸¹

Apesar da relativa inovação na cidade de Lisboa, as operações mandadas executar por D. Dinis reflectem apenas a evolução de uma prática exercitada ao longo do século XIII na criação ou ampliação de núcleos urbanos que tinham por objectivo povoar e defender o território português, nomeadamente reforçando a nacionalidade nas áreas de fronteira.⁸²

Para além das características morfológicas dos espaços urbanos também as relações espaciais entre os mesmos ganharam novos contornos neste período. Hélder Carita observa que no bairro da pedreira, cujo traçado e edificação se estenderam ao longo do século XIV, localizado sensivelmente na zona de transição entre a actual Baixa e o Chiado, configurou-se uma estrutura urbana que entende como um ensaio inicial do que nomeou “*modelo urbanístico de rua-travessa*”.

Este modelo espacial urbano consiste numa rua direita⁸³ estruturante e geradora do restante traçado que é composto por ruas secundárias que emergem da primeira com sentidos que lhe são vagamente perpendiculares. Ou seja, o bairro da Pedreira consiste num caso embrionário de um modelo urbano hierarquizado em função a um eixo principal⁸⁴ – a rua direita – que estrutura e gera um conjunto de eixos secundários que correm perpendicularmente – as travessas.

O progressivo aparecimento de atributos toponímicas⁸⁵ apensos às designações “*rua*” ou “*rua direita*” apon-

⁸¹ “As medições dos terrenos realizavam-se normalmente com simples marcos e os termos assinalados no documento por *anchura* e *longura* indicam uma prática de abertura ou redefinição de arruamento. O termo *cordear* e *cordeamento* tomou no português antigo o sentido de alinhar, acentuando a ligação que estas práticas tiveram com o urbanismo. (...) A prática dos cordeamentos implica, por natureza, conhecimentos mínimos de geometria, como transparece pela utilização sistemática dos termos *anchura* e *longura*. A aplicação da geometria à estruturação do espaço urbano gera uma tendência natural para a ortogonalidade, para a utilização de matrizes com base no rectângulo e no quadrado. Um documento de 1305 confirma-nos esta tendência para uma matriz de base quadrada, numa doação de terreno na Ribeira de Lisboa (do campo que cobre a maré) com 10 braças em ancho e 10 em longo.” in CARITA, Hélder, *Lisboa Manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna (1495-1521)*, Livros Horizonte, Lisboa, 1999, pp. 33-35.

⁸² Veja-se a este propósito por exemplo a recente publicação: TRINDADE, Luísa, *Urbanismo na composição de Portugal*, Imprensa da Universidade de Coimbra, Coimbra, 2013.

⁸³ A expressão “*rua direita*” não tinha o significado de rua recta, mas sim de rua directa a um ponto ou local específico que orientava o percurso que tinha gerado o traçado da rua.

⁸⁴ Esta rua direita no caso do bairro da Pedreira tomou sucessivamente o nome de Rua Direita, Rua Direita para Santa Catarina e no final do século XIV, Rua Direita das Portas de Santa Catarina, em virtude da construção da muralha Fernandina e das portas referidas. A própria lógica da expansão da cidade através da sucessão de ruas direitas alinhadas umas com as outras está presente nesta operação inicial em que à Rua Direita da Pedreira sucedia a Rua Direita de Santa Catarina, conforme a reconstituição presente em CARITA, Hélder, *Lisboa Manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna (1495-1521)*, Livros Horizonte, Lisboa, 1999, pp. 36-37.

⁸⁵ Por exemplo as referências que Hélder Carita encontrou em documentos oficiais a todos os diferentes arruamentos do bairro da Pedreira no século XIV, enquanto estava em formação – a Rua dos Laudatos em 1330, a Calçada de Payo Navais em 1373, a Rua dos Esturões em 1374 e a Rua dos Cavides em 1375 (CARITA, Hélder, *Lisboa Manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna (1495-1521)*, Livros Horizonte, Lisboa, 1999, p. 37.) – por comparação com as referências encontradas por Vieira da Silva aos arruamentos designados na freguesia da Madalena com atributo toponímico nos sécs. XIII e XIV, quando já estava num estado de desenvolvimento e consolidação mais avançado e tinha mais arruamentos – a Rua da Correaria em 1276, a Rua dos Bolseiros em 1276, a Rua dos Mercadores em 1276 e 1299, a Rua dos Maçoladores em 1283 e 1292, a Rua das Pedras Negras em 1299, a Rua das Hastes ou dos Hasteeiros em 1299 e 1362, Rua da Mafalda em 1362 e 1368, a Rua da Safoaria em 1366, a Rua dos Sapateiros da Correaria em 1383 (VIEIRA DA SILVA, A., *As Muralhas da Ribeira de Lisboa*, volume I, CML, Lisboa, 1987

ta para um entendimento diferente dos espaços urbanos, para a atribuição de um significado urbano a cada rua e a criação da sua identidade relacionada com os edifícios, funções e pessoas que a conformam, detêm e habitam, ao mesmo tempo que a ausência das designações “azinhaga” ou “beco” dos espaços do bairro da Pedreira confirma o afastamento da conceptualização e criação urbana medieval cristã em relação à islâmica em Lisboa.⁸⁶

Apesar da dinâmica impressa pelos reinados de Afonso III e D. Dinis, a consolidação e crescimento do espaço urbano em Lisboa teve perturbações ao longo do século XIV. Episódios como a epidemia e fome de 1333, os sismos de 1337 e 1344 e a epidemia de peste negra de 1348 confrontaram o reinado de Afonso IV e do breve reinado de D. Pedro I não existe nota de grandes intervenções na cidade, sendo no reinado de D. Fernando que Lisboa voltou a ser protagonista de acontecimentos que deixaram impressas marcas no traçado urbano da cidade.⁸⁷

D. Fernando

67

A política externa de D. Fernando desencadeou guerras consecutivas com Castela logo a partir do início do seu reinado, que tiveram efeitos directos no país⁸⁸ e condicionaram o desenvolvimento económico e urbano da capital.⁸⁹ No entanto, o empenho demonstrado na boa administração do reino após os iniciais desaires acabaram por dotar Lisboa de privilégios que visavam desenvolver a marinha mercante,⁹⁰ fomentavam o crescimento da população urbana,⁹¹ e consequentemente da sua economia, ao mesmo tempo que promoveu a construção de um novo conjunto de muralhas que aproveitou parte das fortificações existentes e englobou no novo perímetro fortificado⁹² as áreas urbanas que se tinham desenvolvido fora

[1900], pp.156-182.) – parecem apontar para esta afirmação.

⁸⁶ “Nos documentos de aforamentos deste bairro a designação de azinhaga ou beco desaparece na totalidade, evidenciando um afastamento dos padrões urbanos islâmicos. Outro elemento particularmente significativo da análise do modelo urbanístico deste bairro é o progressivo aparecimento de um nome para cada uma das ruas do bairro. (...) sugere uma conceptualização mais clara do sentido urbano de rua e uma maior interdependência do conjunto das fachadas dos edifícios na formação duma imagem mental de rua.” in CARITA, Helder, *Lisboa Manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna (1495-1521)*, Livros Horizonte, Lisboa, 1999, p. 37.

⁸⁷ FRANÇA, José-Augusto, *Lisboa. História Física e Moral*, Livros Horizonte, Lisboa, 2008, pp. 83-85.

⁸⁸ França refere, a título de exemplo, as queixas recebidas nas Cortes de 1371: os “recrutamentos obrigatórios que pelo reino prejudicavam a lavoura (...) preços subitamente subidos a oito vezes do que eram (...) especulações do mercado negro (...) luxos a que a corte se permitia” in FRANÇA, José-Augusto, *Lisboa. História Física e Moral*, Livros Horizonte, Lisboa, 2008, p. 85.

⁸⁹ “cidade [Lisboa] que se desenvolvia e enriquecia mas sofria também efeito das primeiras guerras desencadeadas pelo novo rei, logo em 1368, e da consequente desvalorização da moeda.” in FRANÇA, José-Augusto, *Lisboa. História Física e Moral*, Livros Horizonte, Lisboa, 2008, p. 85.

⁹⁰ “...ficou Lisboa também devendo iniciativas de novo alcance económico, como a fundação da companhia das suas naus, dispostas a navegações proveitosas, e a sistematização de uma de duas bolsas de seguros marítimos, a par do Porto. E privilégios e isenções dados, em Julho de 1377, aos mercadores e simples moradores de Lisboa que mandassem construir ou comprassem naus de carga de elevada tonelagem.” in FRANÇA, José-Augusto, *Lisboa. História Física e Moral*, Livros Horizonte, Lisboa, 2008, p. 85.

⁹¹ “Em Abril de 1383, confirmando resoluções das Cortes de Lisboa de 1352 que asseguravam liberdade de trânsito no reino, (...) permitiu que as imigrações da província fossem aceites sem ficarem sujeitas a expulsão para aumentar a população da cidade (...) Além de (...) ter feito regressar a Universidade a Lisboa, em 1377...” in FRANÇA, José-Augusto, *Lisboa. História Física e Moral*, Livros Horizonte, Lisboa, 2008, p. 85.

⁹² “O perfil da cidade assim se modificou, na sua prática, vendo-se os habitantes em terreno definido, onde os arruamentos ganhavam novo sentido — e logo ao norte do Rossio e do largo do convento de S. Domingos e envolveram até ao monte de Santana. E também com protecção do sacrificado convento de S. Francisco, no seu monte Frágoso a poente, e do novo convento da Trindade, compreendendo ainda as judiarias grande e pequena, toda a parte baixa com as suas paróquias antigas, de S. Nicolau, Sta. Justa, Madalena, S. Julião ou S. Mamede, deixando de fora a Mouraria. Enquanto para a banda oriental da cidade, e da muralha dos mouros, outras freguesias recebiam protecção, da Alfama aos conventos de Sto. Agostinho ou da Graça e dos cônegos regentes da ordem, em S. Vicente de Fora, descendo a linha direita até ao rio, no sítio do Chafariz d’El-Rei. A linha limítrofe correspondente a ocidente descia pelo

da cerca moura e ainda campos cultivados e não edificados que constituíram uma reserva de espaço para o crescimento urbano no século seguinte.⁹³

Assim, após a invasão castelhana de 1373, que pilhou Lisboa e provocou incêndios⁹⁴ de que existem registos em toda a área poente da cidade, a edificação da muralha fernandina que estava quase totalmente terminada em finais de 1375, apesar de ainda em 1421 o Conselho da Cidade contratar o reforço na muralha de Cata-Que-Farás,⁹⁵ promoveu a segurança e estabilidade necessárias para a recuperação económica da cidade e criou bases para o futuro desenvolvimento urbano da cidade que se veio a configurar no reinado de D. João I.

D. João I

Com a resolução da crise dinástica de 1383 e o reconhecimento de D. João I como rei, o constante apoio da cidade de Lisboa à Revolução Joanina foi recompensado com o estatuto de residência oficial da Corte, ou seja, afirmou-se como a mais importante cidade portuguesa, beneficiando de *“isenção de portagens para os seus moradores, de alojamento obrigatório (para que se fizessem “albergues honrados”), e que se desse quitação das dívidas da Câmara à Coroa por trinta anos, mesmo aquelas que iam da reparação das muralhas, ainda em 1393. A Universidade via-se restituída de rendas eclesiásticas (...) e com a certeza de que para sempre ficaria em Lisboa. E, (...) resolveu-se que sempre um representante de Lisboa faria parte do conselho régio.”*⁹⁶

Foi então num contexto de prosperidade económica e concentração de poder na figura do rei, que a edificação de novos arruamentos em Lisboa resultou de acções concertadas, coordenadas e sequentes de D. João I e do Senado da Câmara, empenhados na reestruturação do tecido existente e na proposição de uma área de expansão intramuros. A primeira destas operações consistiu na regularização da Rua Direita das Portas do Ferro,⁹⁷ nomeada depois na cartografia setecentista como Rua da Padaria, e a segunda e de maior impacto consiste no traçar dos arruamentos da Vila Nova de Santa Catarina.

Em 1387, D. João I doa um campo onde já teriam existido casas, eventualmente demolidas aquando das obras de ampliação das fortificações da cidade, para a construção de um edifício para a venda de cere-

vale ao longo do sítio da Trindade até ao Tejo, pelas Portas de Sta. Catarina. A frente fluvial de defesa, de mil e setecentos metros, ligava os extremos atingidos à parte mourisca, como nos limites norte fizera, a partir do castelo, e englobando a construção meio desaparecida de D. Dinis.” in FRANÇA, José-Augusto, *Lisboa. História Física e Moral*, Livros Horizonte, Lisboa, 2008. p. 87.

⁹³ “O espaço protegido era agora de cento e três hectares e meio, sobre os quinze e meio da muralha velha, em cerca de seis mil e quinhentos metros de muros, com setenta e sete torres de reforço e mais trinta e oito portas com postigos de serventia, ficando vinte e duas do lado do mar, onde o tráfego era necessariamente maior, e dezasseis da parte de terra, seis das quais com fiscalização de portagem. A espessura dos muros ia de 1,75 m a 2,20 m.” in FRANÇA, José-Augusto, *Lisboa. História Física e Moral*, Livros Horizonte, Lisboa, 2008. p. 87.

⁹⁴ FRANÇA, José-Augusto, *Lisboa. História Física e Moral*, Livros Horizonte, Lisboa, 2008. p. 86.

⁹⁵ CARITA, Hélder, *Lisboa Manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna (1495-1521)*, Livros Horizonte, Lisboa, 1999, p. 38.

⁹⁶ FRANÇA, José-Augusto, *Lisboa. História Física e Moral*, Livros Horizonte, Lisboa, 2008. p. 96.

⁹⁷ Quem identificou o arruamento como Rua Direita das Portas do Ferro foi Carita (CARITA, Hélder, *Lisboa Manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna (1495-1521)*, Livros Horizonte, Lisboa, 1999, p. 38.), no entanto, Vieira da Silva (VIEIRA DA SILVA, A., *As Muralhas da Ribeira de Lisboa*, volume I, CML, Lisboa, 1987 [1900], pp. 166-172.), ao traçar a genealogia toponímica da Rua da Padaria, identifica-a como Rua das Hastes ou dos Hasteeiros mas nunca como “Rua Direita junto do Ferro” conforme é citado por Hélder Carita o excerto da *Chancelaria de D. Afonso V* transcrito em *Documentos para a História da... Livro I de Místicos Reis*, cit., p. 111.

ais⁹⁸ e, seis anos depois, já com as fangas de vender o trigo edificadas, aconteceu nova doação do terreno contíguo,⁹⁹ ficando assim na posse da cidade todo o lado poente exterior à cerca moura, entre a Porta do Ferro e o sítio onde se edificou mais tarde a Ermida de São Sebastião da Padaria, “para fazer em elle o que lhe aprouver”¹⁰⁰. A construção de edifícios da Câmara neste terreno conformou o arruamento tendencialmente regular, orientado para Sul a partir da Porta do Ferro, que encontramos na planta de Lisboa de João Nunes Tinoco de 1650 c., constituindo assim “uma segunda rua direita, duma série que se irá desenvolver ao longo dos séculos XV e XVI, e cuja nomenclatura nos confirma a consolidação dum modelo conceptual de carácter urbanístico e a difusão, no tecido da cidade, desta tipologia urbana.”¹⁰¹

Em 1395 foi decretado por D. João I que se arruassem os mesteres,¹⁰² ou seja, que cada ofício se localizasse num arruamento específico, o que nos faz supor que com o crescimento da cidade tivesse existido alguma deslocalização das profissões que tradicionalmente se agregavam desse modo, em núcleos corporativos específicos, o que permitia a sua organização e maior facilidade no encontro e nas trocas.

69

Em relação à edificação da Vila Nova de Santa Catarina, para entendermos os seus limites, lembramos que a construção da muralha Fernandina no lado poente da cidade tinha englobado no perímetro fortificado da cidade os Conventos de São Francisco, do Carmo e da Trindade e os terrenos intersticiais das colinas que os mesmos ocupavam. No final do século XIV esta área era já estruturada pelo percurso da Rua Direita das Portas de Santa Catarina¹⁰³ que se estendia entre a Rua Direita da Pedreira e as Portas de Santa Catarina, as mais importantes no lado poente da muralha e que abriam para a estrada que conduzia em direcção a Santos e à Ribeira de Alcântara.

No entanto, o espaço entre as cercas dos conventos de São Francisco e da Trindade mantinha um carácter essencialmente rural, desde o antigo Bairro do Almirante, a nascente, até às Portas de Santa Catarina, a poente, e apesar do importante percurso da Rua Direita, a existência de grandes propriedades que apenas lentamente se foram fragmentando e permitiram a construção de algum edificado ao longo dessa rua e da rua aberta entre o Terreiro do Carmo e o arranque da Rua Direita para Santa Catarina,¹⁰⁴ eram condicionantes ao desenvolvimento urbano neste local.

⁹⁸ “...campo que está ora devasso junto com o nosso armazém, que foram já casas, jnto com a torre do dito armazém, que parte com a rua que vae da porta do Ferro para as cameçarias pediram por mercê que lhe fizéssemos d'elle doação para fazerem em ele fangas do pão.” Chancellaria de D. João I, liv. II, fl. 31 -v., era 1425 (1387) in VIEIRA DA SILVA, A., *As Muralhas da Ribeira de Lisboa*, volume I, CML, Lisboa, 1987 [1900], pp. 169.

⁹⁹ “...chão que vem á beira do muro da dita cidade sob a porta do ferro, desde as fangas onde vendem o trigo, vindo pela beira do dito muro até á dita porta do ferro” Chancellaria de D. João I, liv. II, fl. 86, era 1431 (1393) in VIEIRA DA SILVA, A., *As Muralhas da Ribeira de Lisboa*, volume I, CML, Lisboa, 1987 [1900], pp. 169.

¹⁰⁰ Chancellaria de D. João I, liv. II, fl. 86, era 1431 (1393) in VIEIRA DA SILVA, A., *As Muralhas da Ribeira de Lisboa*, volume I, CML, Lisboa, 1987 [1900], pp. 169.

¹⁰¹ CARITA, Hélder, *Lisboa Manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna (1495-1521)*, Livros Horizonte, Lisboa, 1999, p. 38.

¹⁰² FRANÇA, José-Augusto, *Lisboa: Urbanismo e Arquitectura*, Livros Horizonte, Lisboa, 2005 (5ª ed.), p. 12.

¹⁰³ Conforme a reconstituição feita por Gustavo de Matos Sequeira (MATOS SEQUEIRA, Gustavo de, *O Carmo e a Trindade*, vol. I, CML, Lisboa, 1939.)

¹⁰⁴ Conforme Matos Sequeira e Carita (MATOS SEQUEIRA, Gustavo de, *O Carmo e a Trindade*, vol. I, CML, Lisboa, 1939. E também CARITA, Hélder, *Lisboa Manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna (1495-1521)*, Livros Horizonte, Lisboa, 1999)

A partir de uma Carta de D. João I datada de 14 de Novembro de 1410¹⁰⁵ sabe-se que a edificação de Vila Nova de Santa Catarina já tinha sido iniciada nessa altura nas terras que anteriormente D. João I tinha comprado aos Pessanhas, apesar de serem pagas pela cidade, e é subentendido que as obras seguiam uma programação de iniciativa régia, uma vez que refere a existência de um vedor de obras nomeado pelo rei.¹⁰⁶ Assiste-se assim a uma iniciativa concertada entre o poder real e a cidade cuja detenção da totalidade da propriedade¹⁰⁷ e a menor pendente dos terrenos, quando comparado com o Bairro da Pedreira, vão permitir o traçar de uma estrutura urbana de rua direita e travessas mais regulares do que aconteceu no sítio da Pedreira. Como pode ser comprovado pela reconstituição da evolução urbana do sítio entre finais do século XIV e o século XVI¹⁰⁸ e também pela planta de Lisboa de João Nunes Tinoco de meados do século XVII, na Vila Nova de Santa Catarina foram atingidas dimensões mais generosas, um grau de regularidade nos alinhamentos dos arruamentos e um rigor na perpendicularidade das travessas em relação à Rua Direita do que existia no troço nascente da mesma rua. A diferença do traçado era tal que no século XVI esse primeiro troço chegou ter o nome alterado para Rua do Chiado.

A operação urbana que deu origem à Vila Nova de Santa Catarina reforça a existência do modelo urbano de rua direita – travessa como foi descrito por Hélder Carita.¹⁰⁹ A maior regularidade e tendência para a perpendicularidade entre a Rua Direita e as suas Travessas apontam para uma concepção ideal geometrizada com regra ortogonal, naturalmente adaptada às condicionantes topográficas e preexistentes que encontrou no sítio, e a clara distinção entre o eixo principal e gerador da Rua Direita em relação às Travessas é conseguida através da orientação do traçado e da dimensão do seu perfil. Apesar de não termos conhecimento de uma regra escrita para a conformação destes arruamentos, transparece no seu desenho a existência de uma pré-concepção espacial da estrutura urbana e a distinção morfológica em relação à cidade preexistente.¹¹⁰

D. Duarte – D. Afonso V – D. João II

Ao longo dos restantes reinados que se estenderam até final do século XV, a cidade de Lisboa sofreu um processo de sedimentação que progressivamente densificou e consolidou o tecido urbano intramuros. D. Duarte, D. Afonso V e D. João II preocuparam-se e canalizaram o investimento para a exploração marítima e as conquistas ao longo da costa do norte de África e não deixaram registo de uma acção tão evidente em Lisboa. No entanto, existe referência a que, em 1462, durante o reinado de D. Afonso V, este ordenasse que as casas da Rua Nova “*fossem feitas sobre arcos de cantaria e daí até ao telhado em alvenaria de pedra*

¹⁰⁵ “Em 14 de Novembro de 1410, D. João I assinou uma “carta” em que determinava que se levantasse o antigo imposto das áduas substituindo-o por outro mais leve, o real-d’água, para permitir que se “...caseasse Vila Nova...”.” in CARITA, Hélder, *Lisboa Manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna (1495-1521)*, Livros Horizonte, Lisboa, 1999, p. 39.

¹⁰⁶ CARITA, Hélder, *Lisboa Manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna (1495-1521)*, Livros Horizonte, Lisboa, 1999, p. 39.

¹⁰⁷ Carita compara esta aquisição de propriedades às modernas expropriações de utilidade pública.

¹⁰⁸ MATOS SEQUEIRA, Gustavo de, *O Carmo e a Trindade*, vol. I, CML, Lisboa, 1939

¹⁰⁹ CARITA, Hélder, *Lisboa Manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna (1495-1521)*, Livros Horizonte, Lisboa, 1999

¹¹⁰ Para esta afirmação baseamo-nos na observação da planta de Lisboa da autoria de João Nunes Tinoco, elaborada em meados do século XVII, mas aparentemente registando a forma da cidade em finais do século XVI.

e *cal, sem tabuados*".¹¹¹ Esta imposição permite duas conjecturas, a primeira sobre a primazia da Rua Nova em relação às restantes o que obrigava ao seu maior cuidado estético, a segunda a propósito da ineficácia da ordenação, uma vez que D. Manuel I em 1502 refere a existência de frontais de madeira que deveriam ser substituídos por panos de alvenaria na mesma rua.

No final do século XV, apesar da proposta do Senado da Câmara a D. João II, em 1486, de construir uma infraestrutura de esgotos, que abarcasse quer as ruas principais quer as ruas secundárias com ligações individuais de cada casa a esta rede, a empresa foi considerada demasiado dispendiosa e o rei considerou que deveriam apenas ser limpos e mantidos os canos que já existissem, não se realizando a ambiciosa obra.¹¹² No entanto, em 1492, o mesmo rei afectou um rendimento para a realização de obras na cidade e determinou o calcetamento da Rua Nova, cujo desenho de levantamento¹¹³ tinha sido já ordenado em 1482 e cuja obra se estendeu no tempo até ao início do reinado de D. Manuel I.¹¹⁴

Em síntese, no período medieval cristão, entre os séculos XII e XV, assistiu-se à progressiva institucionalização de um modo de fazer a cidade que privilegiava a regularidade e a amplitude do espaço, que foi pragmático na adequação às preexistências naturais e humanas e consciente da necessidade de uma hierarquia espacial e funcional concertada no desenho do traçado urbano.

Estes valores consolidaram-se a partir da própria prática de edificar, ou seja, a génese, no contexto medieval português, dos princípios geométricos para o desenho dos espaços urbanos, quer dos arruamentos e praças quer das parcelas privadas. Estes provêm do próprio método: o uso de cordeamentos, que consiste na medição de uma distância recorrendo ao estender de cordas, que conduziram de modo directo a uma prática de "alinhar" a edificação por linhas rectas, e também a maior facilidade em obter áreas através da medição de quadriláteros regulares terá conduzido, naturalmente, à predominância de uma regra geométrica ortogonal.

Destaca-se ao longo deste período a maior importância na programação e pré-concepção de operações urbanas concertadas, fomentadas pelo poder público em diferentes momentos, progressivamente assumindo um sentido de criação ou recriação da cidade como um espaço que reflectia ordem.

¹¹¹ ROSSA, Walter, "A Cidade Portuguesa" in *A Urbe e o Traço, Uma década de estudos sobre o urbanismo português*, Almedina, 2002. p. 243.

¹¹² CARITA, Hélder, *Lisboa Manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna (1495-1521)*, Livros Horizonte, Lisboa, 1999, p. 51.

¹¹³ "(...) as primeiras notícias chegadas até nós, sobre o projecto desta obra, constam de uma carta de D. João II, datada de Novembro de 1482, onde o rei, lembrando à câmara o seu intento em lajear aquela artéria, determinou, como trabalho prévio, a execução de uma planta "Pyntada em papell", para melhor poder estudá-la e emitir o seu parecer. Essa planta devia ser feita com cuidado, de modo a representar fielmente o espaço a calcetar e na escala de 1:35. [correspondência atribuída por Iria Gonçalves à original correspondência de um côvado na realidade para um dedo no desenho, atribuindo 70 cm ao côvado e 2 cm ao dedo tendo por base as correspondências entre as medidas medievais e o sistema métrico dadas por A. H. de Oliveira Marques em "Pesos e Medidas", *Dicionário de História de Portugal*, dir. por Joel Serrão, vol. III, Lisboa, 1968, p. 370.]

Para a execução deste trabalho a rua devia ser medida a côvados e nas suas várias dimensões, isto é, no sentido do comprimento, não só de ambos os lados mas também pelo meio; no da largura, em todos os sítios onde fosse mais larga ou mais estreita. Além disso, também as sacadas e os balcões aí existentes deviam ser medidos e "compassados" como a rua." in GONÇALVES, Iria, "Uma realização urbanística medieval: o calcetamento da Rua Nova de Lisboa" in *Um olhar sobre a cidade medieval*, Revista Patrimonia Historica, Cascais, 1996. pp. 125.

¹¹⁴ GONÇALVES, Iria, "Uma realização urbanística medieval: o calcetamento da Rua Nova de Lisboa" in *Um olhar sobre a cidade medieval*, Revista Patrimonia Historica, Cascais, 1996. pp. 117-137.

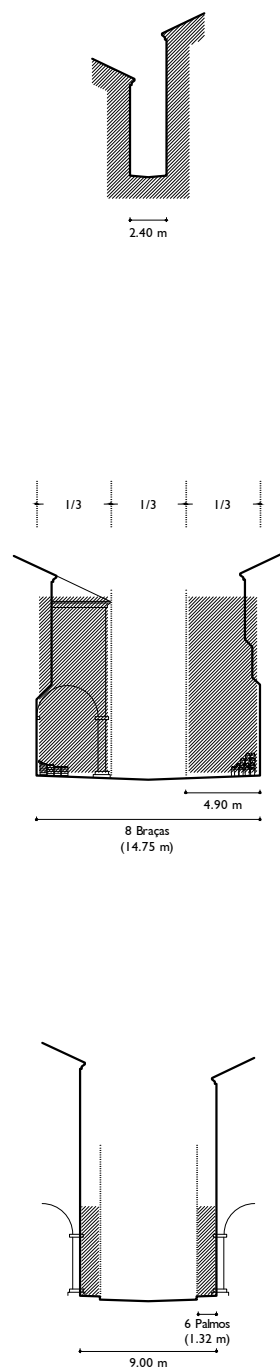


fig. 02.6 • As ruas medievais. Secções transversais. (1:500).

- a) secção de rua anterior à reconquista de Lisboa (reconstituição de uma rua mais larga através da descrição da carta do cruzado R.);
- b) secção transversal definida no decreto de D. Dinis para a Rua Nova com a identificação dos terços apropriáveis por actividades do espaço privado;
- c) reconstituição da secção transversal da mesma Rua Nova a partir da cartografia seiscentista.

Apesar desta progressiva valorização da ordem ao longo da época medieval enquanto se aproximava a Idade Moderna, os arruamentos da cidade mantinham, em larga medida, as características herdadas da Alta Idade Média e a sua caracterização é feita por Iria Gonçalves num artigo sobre as posturas municipais e a vida urbana na Baixa Idade Média, portanto entre os séculos XI e XV, a partir do exemplo de Lisboa que importa referir neste contexto: “(...) a rua medieval, salvo algumas exceções, define-se, em primeiro lugar, pela sua exiguidade. (...) raramente existiam ruas “largas” de oito, dez, doze metros, mas a grande maioria situava-se entre os dois e os seis metros e algumas delas mal atingiam um metro. (...) o seu traçado era, na maior parte das vezes, extremamente sinuoso (...) só à custa de traçados fortemente encurvados se conseguiam vencer os grandes desníveis que o terreno apresentava, o que nem sempre era possível sem o recurso a escadas (...) a rua raramente era alinhada. Os edifícios construíam-se de um lado e do outro formando reentrâncias e saliências (...) Muito comuns por toda a parte eram as sacadas e balcões (...) Em Lisboa estavam bem regulamentados: cada imóvel podia utilizar um terço da rua, incluindo nele a beira do telhado; reservava-se igual espaço para o que, do outro lado, o enfrentava e só o terço restante se guardava, para continuar aberto. (...) Se de ambos os lados da via, os edifícios tivessem o mesmo proprietário, este podia uni-los, lançando um sobrado entre os dois. Apenas, nunca teria a sua posse plena, “pois vai a rua per fundo e e do concelho”, que poderia mandá-lo demolir (...)”¹¹⁵

Para além destas ocupações do espaço “aéreo” da rua, sabe-se que o espaço do “chão” da rua também tinha uma apropriação, feita por uma grande diversidade de elementos, devidamente regulamentada. Assim, “(...) os poiais, as bancas, os tabuleiros, onde os comerciantes expunham à venda os seus produtos e que na rua Nova e na de Morraz [a Rua de Morraz situava-se no prolongamento da Rua Nova para poente, mais tarde identificada como Rua da Calçetaria ou Sapataria, até à antiga Calçada de São Francisco] o centro vital da cidade, não podiam ultrapassar, sobre a via pública, mais de seis palmos – 1,20 m, aproximadamente; eram os alpendres que, levantados mesmo em frente à porta prolongavam a habitação e protegiam da chuva; eram as escadas, eram os esteios, eram as casa reconstruídas, que avançavam um pouco para lá dos antigos alicerces, (...) os ramos que encimavam as portas das adegas, a publicitarem um local de venda de vinho (...) colocados tão alto que um cavaleiro não pudesse tocar-lhes com a mão; eram mesmo as padeiras, sentadas na rua, onde expunham a sua mercadoria.”¹¹⁶

Em relação às designações toponímicas, segundo Hélder Carita, às iniciais designações rua pública e via juntaram-se também azinhaga e beco, numa primeira fase mais ligadas ao tipo de uso que à definição formal destes elementos urbanos. Segundo o mesmo autor azinhaga teria o sentido de rua privada, no entanto ainda não está estabilizado qual seria na altura o sentido da palavra beco.¹¹⁷ No entanto, outras fontes apontam para o significado da azinhaga, palavra cuja designação provém do árabe *ar-zināga*¹¹⁸ ou

¹¹⁵ GONÇALVES, Iria, “Posturas Municipais e vida urbana na Baixa Idade Média: o exemplo de Lisboa” in *Um olhar sobre a cidade medieval*, Revista Património Histórico, Cascais, 1996. pp. 79-81.

¹¹⁶ GONÇALVES, Iria, “Posturas Municipais e a vida urbana na Baixa Idade Média: o exemplo de Lisboa” in *Um olhar sobre a cidade medieval*, Revista Património Histórico, Cascais, 1996. pp. 81-82.

¹¹⁷ CARITA, Hélder, “Lisboa Manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna (1495-1521)”, Livros Horizonte, Lisboa, 1999, p.26.

¹¹⁸ SILVA DIAS, Francisco, “Tipologia de Espaços Urbanos - Análise Toponímica” in *3^{as} Jornadas de Toponímia de Lisboa - 1998*, coord. António Trindade, Paula Machado, Teresa Sancha Pereira, CML - DAG, Lisboa, 2000.

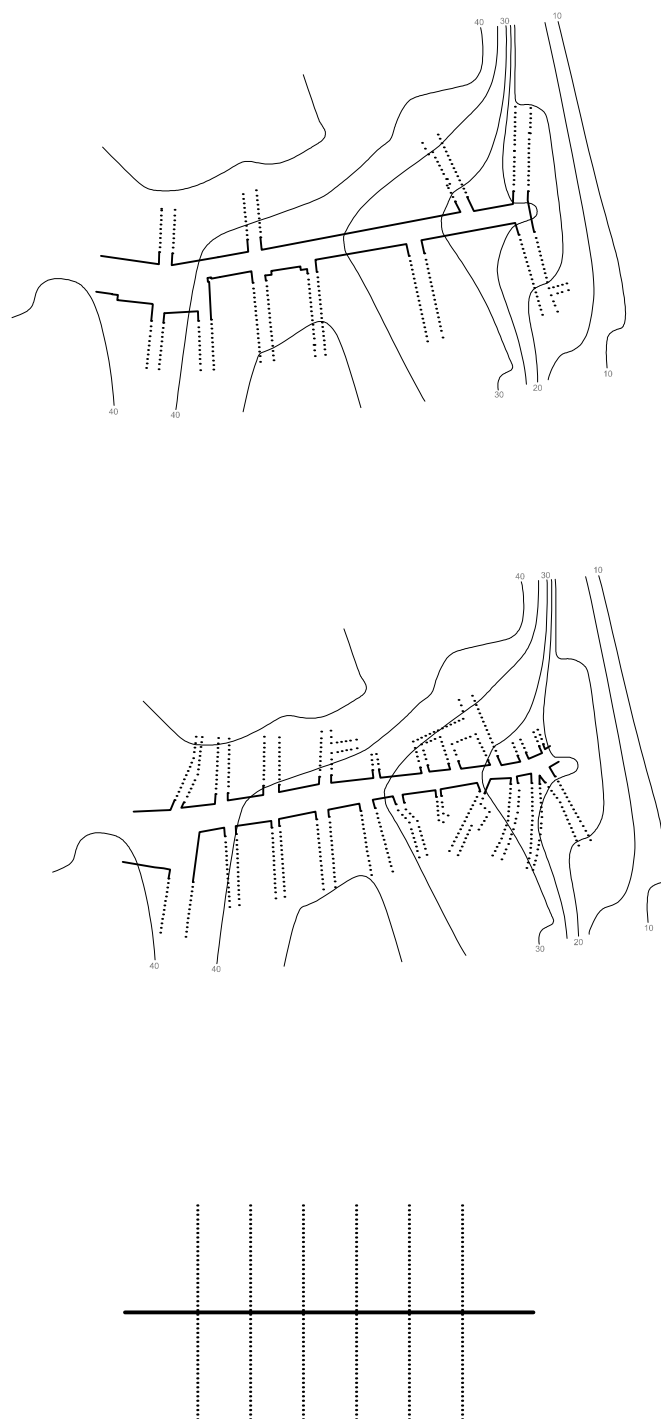


fig. 02.7 • Dedução do modelo urbano de *rua direita - travessa*. O caso da Rua das Portas de Santa Catarina (actual Rua Garrett).

- a) Traçado da Rua Garrett.
- b) Traçado da Rua Direita das Portas de Santa Catarina.
- c) Modelo Urbano de *Rua Direita - Travessa*.

az-zanqa, como caminho estreito, viela apertada entre montes, charnecas ou valados.¹¹⁹

A partir do século XIV e ao longo do século XV, foi-se estruturando uma sistematização dos tipos de arruamentos e espaços urbanos na linguagem escrita, o que correspondeu a uma progressiva tomada de consciência do espaço da cidade enquanto uma entidade própria, não apenas dependente das funções e elementos que serve. Os próprios topónimos azinhaga, caminho, calçada e beco começaram a ganhar o significado moderno que actualmente conferimos a esses termos.

Se a partir do texto que citámos de Iria Gonçalves temos a caracterização dos arruamentos banais neste período medieval cristão, do que observámos anteriormente quanto às ruas criadas podemos sistematizar três tipos essenciais que foram edificadas neste período: a **rua nova**; a **rua direita**; e a **travessa**.

A **rua nova** consiste na formalização de um novo conceito espacial urbano, um eixo polarizador da vida cívica e comercial. Funcionalmente encontramos raízes no *souk* árabe, porém a sua materialização assume princípios de composição que reflectem os novos ideais formais medievais cristãos como a regularidade de alinhamentos e dimensões, a tendência rectilínea do traçado, a uniformização de comprimentos e larguras ou a procura por perpendicularidades na conformação de espaços. O seu papel singular de eixo comercial e cívico central da cidade, portanto agregador das trocas comerciais mais relevantes, dota-a de um protagonismo equivalente ao de um espaço excepcional da cidade. As dimensões da Rua Nova de Lisboa, apesar da inconciliável variação fornecida pelas diversas fontes,¹²⁰ deveriam situar-se aproximadamente nos 213 metros de comprimento, a valorizar a dimensão presente no Tombo de 1755 e que não deve ter variado, e nos 9 metros de largura, se considerarmos uma dimensão média a partir das medidas nos extremos da rua e sabendo que era ligeiramente irregular e mais larga no meio, configurada por uma frente côncava.

A edificação deste tipo de rua medieval não é exclusiva de Lisboa, acontecendo nas principais cidades portuguesas, em alguns casos desde o século XIII mas sendo mais frequentes a partir do século XIV, destacando-se no contexto urbano por ser uma rua mais cuidada, mais larga e rectilínea e com edifícios mais qualificados que se procuravam manter e melhorar com frequência e cujos espaços eram dedicados primariamente à actividade

¹¹⁹ No entanto, aparentemente a relação quase exclusiva entre a designação azinhaga e um contexto rural em Lisboa parece ter surgido mais tarde, a partir dos séculos XIV e XV. Conforme refere CARITA, Hélder; *Lisboa Manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna (1495-1521)*, Livros Horizonte, Lisboa, 1999, p. 42.

¹²⁰ "(...) Cristóvão Rodrigues de Oliveira [Lisboa em 1551. Sumário em que brevemente se contém algumas coisas assim eclesiásticas como seculares que há na cidade de Lisboa, apres. e notas de José da Felicidade Alves, Lisboa, 1987.] e de João Brandão (de Buarcos) [Grandeza e abastança da cidade de Lisboa em 1552, org. e notas de José da Felicidade Alves, Lisboa, 1990.], que nos indicam, respectivamente, os valores de 200 por 20 passos – 150 por 15 m – e 130 por 4 braças, isto é, 236,6 por 7,3 m. Medidas estas impossíveis de conciliar (...)” in Gonçalves, Iria, “Uma realização urbanística medieval: o calcetamento da Rua Nova de Lisboa” in *Um olhar sobre a cidade medieval*, Revista Patrimonia Historica, Cascais, 1996, p. 123.

“(...) Tinha a rua Nova dos Ferros em 1755, de extensão 969 palmos (213,18m), e de largura pelo lado da Calcetaria 40,5 palmos (8,91m), e pelo lado do Pelourinho 38,25 palmos (8,41m). [Bairro da Rua Nova, 1755, fl. 121] (...) A extensão de 969 palmos indicada pelo Tombo para o comprimento da rua difere da soma das extensões das frontarias das casas, que do lado sul desta rua é de 1045,5 palmos (230 m), valor este que se aproxima mais da nossa estampa 1 (0,094 m, correspondente a 235 m). Quanto à largura medida na mesma estampa, era de 12,5 m em ambos os extremos, valor que difere dos indicados no Tombo de 1755, pela Estatística de 1552, e pelo que D. Dinis marcava para a mesma rua (8 braças ou 17,6m). Esta largura, que não era igual em todo o comprimento da rua, como se vê pela planta (...)” in Vieira da Silva, A., *As Muralhas da Ribeira de Lisboa*, volume I, CML, Lisboa, 1987 [1900], pp. 92-93.

comercial, localizando-se nas cidades comerciais litorais preferencialmente junto da ribeira, da área portuária.¹²¹

A **rua direita** constitui-se como um elemento estruturador e director do crescimento urbano, directa a um ponto que serve de referência ao traçado e ao atributo toponímico que a identifica. Comuns como elementos estruturantes de aglomerados medievais no território português¹²² ou como elemento estruturante de uma área de expansão fora de portas, no caso de Lisboa as ruas direitas, em regra, sucedem-se criando eixos que apontam a direcção de expansão da cidade e duplamente geram e estruturam as suas áreas adjacentes.¹²³ Formalmente, desde o século XIII ao século XV, o traçado das diferentes ruas direitas que foram edificadas vão tendo uma maior regularidade e largura, o que é consistente com a maior maturidade do modo de fazer e de implementar o modelo urbano que se consolidou neste período. Distinguem-se da rua nova por não terem o carácter singular e central desta, antes assumem um papel polarizador das funções comerciais e cívicas de um bairro ou vizinhança que acumulam com a função de canal de circulação principal e radial da cidade.

A **travessa** consiste no componente elementar complementar da rua direita na formação do novo modelo urbano medieval de *rua direita – travessa*. A travessa é o arruamento que se posiciona atravessado em relação à rua direita. Estruturado por este eixo principal, o seu traçado é tendencialmente perpendicular ao da rua direita, mais estreito e portanto hierarquicamente inferior em termos morfológicos. Ao compararmos as funções que suporta e o tipo de edificado que a margina, é reforçada essa ordem de valores em que a rua direita surge como o elemento estruturante e gerador de um conjunto de travessas que se lhe submetem na hierarquia urbana do conjunto assim formado.

A Rua Nova desapareceu após a reconstrução Pombalina que sucedeu ao terramoto de 1755, mas em relação às ruas direitas e travessas deste período conseguimos reconhecer a permanência do traçado de alguns destes arruamentos. Por exemplo na área do Chiado, onde a reconstrução não teve uma acção tão forte e se adaptou à estrutura preexistente, apesar de regularizada, geometrizada e naturalmente com edificado mais recente, permanece o traçado da Rua Direita das Portas de Santa Catarina na Rua Garrett. Do mesmo modo, também a Calçada do Sacramento está conformada sobre o traçado da Travessa do Sacramento.

Quer datem deste período ou não, reconhecemos em diversos arruamentos de Lisboa as características que conformaram as ruas direitas e travessas medievais. Os mesmos princípios que serviram para as conformar persistiram no tempo e foram utilizados na definição do traçado de outros arruamentos em fases posteriores do desenvolvimento da cidade, mesmo quando os modelos de referência para a edificação dos espaços urbanos já eram outros.

¹²¹ GONÇALVES, Iria, “Uma realização urbanística medieval: o calcetamento da Rua Nova de Lisboa” in *Um olhar sobre a cidade medieval*, Revista Património Histórico, Cascais, 1996. pp. 117-137.

¹²² Seja no caso de novas fundações medievais ou como aproveitamento de um elemento linear de uma estrutura urbana preexistente ao qual é reforçado o seu papel em detrimento dos restantes, como por exemplo num traçado de fundação romano a eleição de um cardo ou um decumano, a partir da amputação de troços dos restantes.

¹²³ AMADO, Ana, *A Rua Direita nas cidades Portuguesas – Leitura tipo-morfológica do elemento urbano na actualidade*, Dissertação de Mestrado em Desenho Urbano e Projecto de Espaço Público, Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa, 2012.

02.3.3. Lisboa Quinhentista: Manuelina e Maneirista [séc. XVI – séc. XVII]

A ascensão ao trono de D. Manuel I, em 1495, conduz ao arranque de um período de desenvolvimento e reformulação do tecido urbano da cidade de Lisboa amplamente estudado em obras recentes.¹²⁴ Após o investimento na expansão marítima, é neste reinado que surgem os grandes resultados da mesma, em particular a descoberta do caminho marítimo para a Índia, em 1498, e a descoberta do Brasil, em 1500.

O impulso económico do comércio marítimo com as possessões portuguesas de além-mar disponibilizou meios económicos quer à coroa quer à cidade. Estes, associados à vontade do rei e ao conhecimento consolidado e adquirido de modos de fazer a cidade, permitiram empreender um conjunto de operações que, mais do que intervenções pontuais como aquelas a que se assistiu no período anterior, consistiram num programa geral¹²⁵ que tinha como propósito reconfigurar a Ribeira e os principais espaços da capital do Reino e melhorar os equipamentos públicos e infraestruturas da cidade.

A propósito das operações urbanas presentes nas cartas régias de Agosto de 1498 e Abril de 1499, que se referem às obras gerais da cidade, Hélder Carita afirma:

*“Não se trata de obras pontuais em lugares específicos; na Rua Nova, no Chafariz dos Cavalos, na Porta do Ferro, na Vila Nova, como observamos nos séculos XIV e XV, mas de obras nos chafarizes da cidade, nas ruas da cidade, nas portas da cidade, entendidas como elementos tipológicos da estrutura urbana globalizada. Manifesta-se aqui uma nova capacidade de exercer uma estratégia de intervenção no espaço urbano, que se desenvolvera lentamente ao longo da Idade Média, pela progressiva conceptualização da rua como entidade abstracta e pelo desenvolvimento nos modelos de “rua direita” e posteriormente no modelo “rua-travessa”. Tomando como ponto nuclear o paço da Ribeira e respectivo Terreiro, o programa visualiza ainda o reordenamento da cidade estruturado em função das margens do Tejo, imagem que se manterá até aos finais do século XIX.”*¹²⁶

Dom Manuel, ainda antes da ascensão ao trono de Portugal, enquanto Duque de Beja ordenou um conjunto de obras com vista à renovação da cidade ducal que, associadas à “*praça nova*” mandada abrir no Funchal,¹²⁷ podem ser entendidas como antecedentes, e inconscientemente ensaios preparatórios, que informaram o processo de renovação urbana de Lisboa no princípio do século XVI. Este facto terá certamente contribuído para a assertividade e eficácia do processo desenrolado na capital do país.

Para o nosso estudo interessam, em particular, as obras que operaram sobre os arruamentos, a sua formação, reformulação, redesenho e infraestruturação. Assim, serão estas aquelas que trataremos com o

¹²⁴ Referimos a título de exemplo CARITA, Hélder, *Lisboa Manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna (1495-1521)*, Livros Horizonte, Lisboa, 1999, e do mesmo autor *Bairro Alto. Tipologias e modos arquitectónicos*, CML, Lisboa, 1990, bem como CAETANO, Carlos, *A Ribeira de Lisboa. Na Época da Expansão Portuguesa (Séculos XV a XVIII)*, Pandora, CML, Lisboa, 2004.

¹²⁵ “programa, mais geral, concebido num círculo de funcionários da Casa Real (...) cuja concepção terá sido iniciada, ainda, no ano de 1497” in CARITA, Hélder, *Lisboa Manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna (1495-1521)*, Livros Horizonte, Lisboa, 1999, p. 54.

¹²⁶ Carita, Hélder, *Lisboa Manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna (1495-1521)*, Livros Horizonte, Lisboa, 1999, p. 55.

¹²⁷ Carita, Hélder, *Lisboa Manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna (1495-1521)*, Livros Horizonte, Lisboa, 1999, pp.49-50.

propósito de encontrar as características essenciais dos tipos de ruas criados neste período. Contam-se nestas operações o calcetamento da Rua Nova, de arruamentos que ligavam a Ribeira à colina do Castelo e à colina de São Francisco e de outras calçadas, bem como o seu financiamento; a reformulação das frentes da Rua Nova e da Sapataria; a renovação da Rua dos Ferreiros, da Rua da Praça dos Escravos até São João da Praça e das duas ruas da Tanoaria; e a abertura da Rua Nova d'El Rei.

De modo mais genérico, mas tendo importância inegável na definição dos arruamentos na altura, interessa a legislação que obrigava à demolição dos balcões sobre o espaço da rua e o decreto que obrigou à remoção dos olivais que se encontravam intramuros, conduzindo por exemplo à urbanização da Vila Nova da Oliveira. Integradas nestas operações urbanas, que compreendiam não só a reformulação de arruamentos mas também a urbanização e edificação de um novo tecido construído, interessa também abordar os novos tecidos urbanos de Cata-que-farás e da Vila Nova de Andrade e Bairro Alto de São Roque.

Assim, percorreremos os processos e as características dos arruamentos concebidos neste período, agregando as intervenções pelo tipo de operação que propuseram, seguindo para isso o texto de Hélder Carita, *“Lisboa Manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna (1495-1521)”*, que cruzaremos com outras obras essenciais de, por exemplo, Vieira da Silva e Matos Sequeira.

Os calcetamentos

Em relação aos calcetamentos dos arruamentos, apesar da carta régia de 20 de Agosto de 1498 atribuir genericamente a verba do novo imposto camarário sobre *“os carros que carreiam”* para as obras de pavimentação de ruas calçadas de Lisboa,¹²⁸ aquelas que tiveram direito a tratamento de excepção foram a Rua Nova e dois eixos importantes na ligação da Ribeira com as colinas do Castelo e de São Francisco.

O calcetamento da antiga Calçada de São Francisco e do eixo de arruamentos que articulava a Ribeira com o Castelo, entre a Porta da Portagem e a Porta do Paço da Alcáçova, acompanhando a frente edificada no lado exterior da cerca Moura e atravessando a Porta da Alfafa até à Porta do Castelo, são um dos sintomas do grande objectivo do programa Manuelino de renovação da cidade: a afirmação do papel simbólico do Tejo como grande avenida de chegada à capital. Este desejo de uma cidade aberta ao rio, e ao florescente império comercial marítimo, formalizava-se essencialmente com a transferência do Paço para um novo palácio, nas margens do Tejo, com o alargamento das portas viradas ao rio e com as obras dos chafarizes junto ao rio.¹²⁹ No entanto, a cidade necessitava de percursos que facilitassem a penetração no seu interior; a partir do rio, e a pavimentação destes arruamentos cumpria parte desse objectivo.

O calcetamento da Rua Nova cumpre um objectivo complementar no programa Manuelino, e que tinha sido iniciado já no reinado de D. João II, o embelezamento da mais importante artéria comercial de Lisboa

¹²⁸ CARITA, Hélder; *Lisboa Manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna (1495-1521)*, Livros Horizonte, Lisboa, 1999. p. 81

¹²⁹ CARITA, Hélder; *Lisboa Manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna (1495-1521)*, Livros Horizonte, Lisboa, 1999. pp. 53-79.

da altura. A descrição de todo o processo de calcetamento da Rua Nova é feita por Iria Gonçalves,¹³⁰ tendo por base uma série de documentos da época ou as suas transcrições e traduções, permitindo-nos entender a duração e a complexidade da obra.

Em relação às características do pavimento, em 1499 é descrita a rua como estando a ser “*revestida com lajes de um lado e do outro, junto às casas, e de que a parte central seria preenchida com pedra miúda e muito bem feita.*”¹³¹ Esta partição do perfil do arruamento, comum desde a antiguidade e que persiste até aos dias de hoje, era vulgar então, encontrando-se a excepcionalidade da pavimentação deste arruamento no material que ocupava estas três faixas. Iria Gonçalves afirma que este esquema de divisão tradicional do chão da rua em três faixas podia mesmo ser constituído apenas em terra batida ou com as faixas laterais em pedra, para passeio de peões, e maior protecção das fundações e pisos inferiores dos edifícios da humidade, sendo a faixa central em terra batida. Invariavelmente estes planos seriam empenados para o eixo da via, para escoamento das águas pluviais e residuais.

79

Apesar de não termos uma dimensão dos “passeios”, tendo em conta que as lajes que os constituíam teriam cerca de 66 centímetros por 33 centímetros,¹³² que corresponde a três palmos por palmo e meio, e as posturas do século XVI que limitavam o alongamento de tabuleiros e bancas de venda a seis palmos ou 1,32 metros sobre a Rua Nova, Iria Gonçalves¹³³ deduz, e concordamos, que os passeios poderiam ser compostos por duas fiadas daquelas lajes, ficando com a largura de seis palmos ou 1,32 metros. Por exclusão de partes, a faixa central teria uma largura variável próxima de 6,5 metros e seria pavimentada com uma calçada de pedra miúda.

A remodelação de fachadas

Uma das operações propostas no programa de reordenamento da cidade de 1498/99 foi a remodelação de fachadas, em particular as da Rua Nova, aparentemente adiadas pelas dificuldades encontradas pelo Senado da Câmara em executar as demolições e obrigar os proprietários a efectuar as obras necessárias.¹³⁴

Esta imposição não constituía uma inovação. Como referimos, já no reinado de Afonso V, o monarca manifestava em 1462 a vontade de que os edifícios com frontais de madeira fossem substituídos por outros cujas frentes teriam o piso inferior em arcos de cantaria e daí até ao telhado uma parede de alvenaria e cal. A inovação consiste na insistência real, em 1502, com a instauração de pesadas multas para quem não cumprisse as obras de remodelação prescritas no prazo de um ano.

¹³⁰ GONÇALVES, Iria, “Uma realização urbanística medieval: o calcetamento da Rua Nova de Lisboa” in *Um olhar sobre a cidade medieval*, Revista Património Histórico, Cascais, 1996. pp. 117-137.

¹³¹ GONÇALVES, Iria, “Uma realização urbanística medieval: o calcetamento da Rua Nova de Lisboa” in *Um olhar sobre a cidade medieval*, Revista Património Histórico, Cascais, 1996. p. 131.

¹³² Utilizamos para a conversão das medidas medievais as equivalências apresentadas em BARROCA, Mário Jorge, “Medidas Padrão Medievais Portuguesas” in *Revista da Faculdade de Letras: História*, série II, vol. 09, 1992, pp. 53-86.

¹³³ GONÇALVES, Iria, “Uma realização urbanística medieval: o calcetamento da Rua Nova de Lisboa” in *Um olhar sobre a cidade medieval*, Revista Património Histórico, Cascais, 1996. p. 133.

¹³⁴ CARITA, Hélder, *Lisboa Manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna (1495-1521)*, Livros Horizonte, Lisboa, 1999. p. 67.

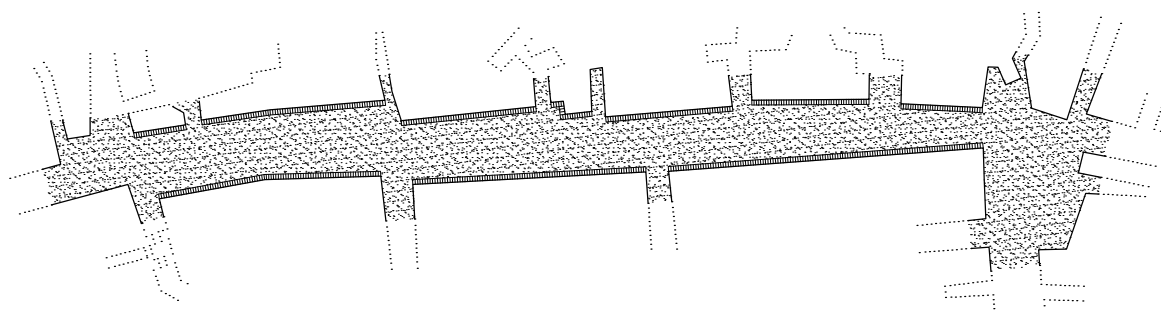
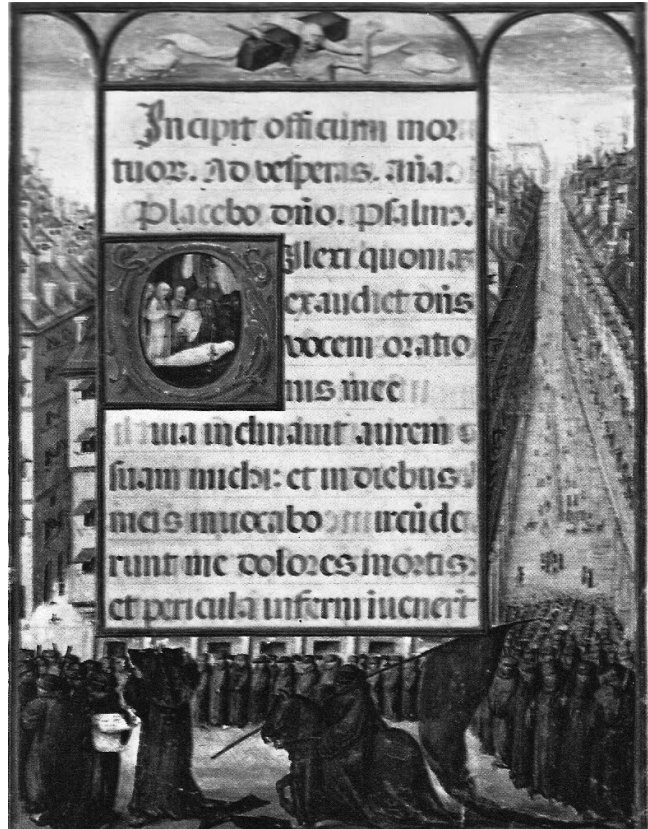


fig. 02.8 • Rua Nova dos Mercadores.

- a) Vista da Rua Nova dos Mercadores. Lisboa, Pintor anónimo Flamengo, 1570-1590 c., Óleo sobre tela. Coleção da *The Society of Antiquaries of London*.
- b) Reconstituição da pavimentação da Rua Nova. Perfil transversal (1:200) e Planta (1:2.000).

fig. 02.9 • Rua Nova dos Mercadores.

- a) Vista da Rua Nova dos Mercadores numa página do "*Livros de horas*" de D. Manuel I. (c. 1517-1538)
- b) Reconstituição da Rua Nova dos Mercadores. Pintura de Roque Gameiro a partir da imagem do "*Livro de horas*" de D. Manuel I. in *História da Colonização Portuguesa do Brasil, vol. I - Os precursores de Cabral*, Litografia Nacional, Porto, 1921.



A partir da segunda carta-alvará de 1502, referida por Carita,¹³⁵ consegue-se deduzir a estética reguladora dos alçados que era pretendida para a Rua Nova, mais tarde dos Mercadores, também presente na iluminura do Livro de Horas de D. Manuel¹³⁶ e na Vista da Rua Nova dos Mercadores,¹³⁷ datada de finais do século XVI. Assim, as fachadas dos edifícios deveriam ser “*de tijolo como os que agora são feitos em algumas casas*” e assentar sobre “*esteios de pedraria (...) direitos e muy bem obrados... para todas as casas ficarem iguays e por cordel e que hua não sayá mays que a outra*”.¹³⁸ Ou seja, quando comparadas com as edificações medievais preexistentes, com estrutura de madeira e que comportavam andares de resalto nos pisos superiores e por vezes passadiços, estava a instituir-se neste período um novo sistema construtivo, com estrutura portante de arcos de pedra e paredes de alvenaria de pedra ou tijolo argamassada, que não admitia avanços ou recuos a um alinhamento predefinido para o arruamento.

Esta valorização estética de um tipo construtivo específico e de uma imagem urbana regulada foi instaurada pela obrigação dos proprietários, como nas cartas régias já referidas, mas também pela regulação dos ofícios, com a publicação do “*Regimento dos Carpinteiros Pedreiros e Aprendizes e Braceiros e Call Telha Tijolo e Tojo e Madeira e Pregadura*”¹³⁹ de 21 de Abril de 1499, e pela edificação de um modelo de referência, com a construção do projecto arquitectónico de 1498 para a Ribeira de Lisboa¹⁴⁰ que incluía a edificação das “*boticas da fonte da Frol*”, situadas na frente norte da Praça da Ribeira, futuro Terreiro do Paço.

As regularizações e remodelações de arruamentos

À semelhança da Rua Nova, outros arruamentos da Ribeira sofreram propostas de obras de regularização e remodelação com os mesmos princípios mas com um grau de rigor mais assimétrico. Incluem-se neste conjunto os alargamentos da “*rua que vay para o terreiro dos Ferredores e (...) sobre a Porta de Ferro e a rua que vay para Santa Maria*”, mas os arruamentos onde a intervenção foi mais rigorosa, agindo não só sobre o traçado mas também sobre as características das frentes edificadas limítrofes, foram “*a rua da praça dos Escravos para São João da Praça e a rua das Tanoarias da Porta Daoura para Cata-que-faraz, também chamada dos Ferreiros*” que constituíam os eixos de continuidade, respectivamente para nascente e poente, da Rua Nova, ao longo do Tejo, e o eixo composto pela Rua dos Ferreiros e a Rua dos “*tanoeiros no Terreiro dos meus Paços*”, nas traseiras da frente norte da Ribeira, paralelo à Rua Nova.¹⁴¹

Em ambas as ruas da Tanoaria, quer a da Porta da Oura quer a das traseiras do Terreiro do Paço, foi ordenada a construção de uma arcaria contínua que suportasse balcões alinhados, sendo proposto um conjunto de boticas com uma métrica rigorosa para ser edificado ao longo da primeira. Na antiga Rua dos

¹³⁵ CARITA, Hélder; *Lisboa Manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna (1495-1521)*, Livros Horizonte, Lisboa, 1999. p. 68.

¹³⁶ Iluminura do Livro de Horas de D. Manuel, fol. 180, Museu Nacional de Arte Antiga.

¹³⁷ Vista da Rua Nova dos Mercadores, Lisboa, Pintor anónimo Flamengo, Portugal ou Holanda, 1570-1590 c., Óleo sobre tela. Colecção Sociedade de Antiquários de Londres. Museu Rietberg de Zurique, Suíça.

¹³⁸ CARITA, Hélder; *Lisboa Manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna (1495-1521)*, Livros Horizonte, Lisboa, 1999. p. 68.

¹³⁹ CARITA, Hélder; *Lisboa Manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna (1495-1521)*, Livros Horizonte, Lisboa, 1999. pp. 82-84.

¹⁴⁰ CARITA, Hélder; *Lisboa Manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna (1495-1521)*, Livros Horizonte, Lisboa, 1999. pp. 62-66.

¹⁴¹ CARITA, Hélder; *Lisboa Manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna (1495-1521)*, Livros Horizonte, Lisboa, 1999. p. 70.

Ferreiros, originalmente edificada no reinado de D. Dinis, foi ordenada a construção não de arcos mas de esteios em pedra e o alinhamento das frentes, à semelhança da Rua Nova, “*como convinha para todas as casas ficarem iguais e por cordel e que hua não saya mais que outra*”.¹⁴²

A observação da planta de Lisboa de João Nunes Tinoco, desenhada em meados do século seguinte, permite-nos confirmar o grau de rigor com que estas operações foram efectuadas pela representação dos alinhamentos rectos contínuos destes arruamentos, contrastantes com a sinuosidade do traçado medieval da cidade.

Dois documentos importantes para se compreender a extensão das regularizações de arruamentos pretendidas pelo rei D. Manuel são o “*Alvará Del-Rey A Câmara Porque Manda Que Não Haja Balcoens Nem Sacadas Não Mais Que A Rua Nova*” e o “*Alvará Porque El-Rey Manda Que Todos os Balcoens Da Cidade Se Derribem e Somente Fiquem Os Conque Diz Pensar E Os Que Não Passarem De Dous Palmos*”,¹⁴³ respectivamente datados de 3 de Abril de 1502 e de 10 de Agosto do mesmo ano, ambos presentes no Livro de Reis. Livro I de D. Manuel (cóp. século XVIII). Nestes documentos, D. Manuel decreta, por razões de segurança e salubridade, que os balcões e sacadas de todas as Ruas, Travessas e Becos da cidade, e não apenas para alguns arruamentos específicos como até então, fossem demolidos num prazo de seis meses pelos próprios moradores sob pena de pagarem 20 cruzados para a cidade, caso não cumprissem o disposto no primeiro decreto. O segundo decreto introduz algumas excepções à regra, por razões apuradas no período de 4 meses que medeia a publicação dos alvarás, e reconhece uma dimensão máxima de 2 palmos, ou seja, cerca de 44 centímetros, para os balcões e sacadas que podiam permanecer edificados.

83

A abertura de arruamentos

Quanto à abertura de novos arruamentos, destaca-se no contexto do reordenamento da cidade de Lisboa de 1498 e 1499 o caso da Rua Nova d'El-Rei que, mais do que o melhoramento ou regularização de um espaço, constituiu a conformação de um novo elemento urbano que, inclusivamente, implicou acertos na estrutura urbana envolvente, em particular na sua parte norte próxima do Rossio.¹⁴⁴

A partir de uma leitura da planta de Lisboa de João Nunes Tinoco, desenhada em meados do século XVII,¹⁴⁵ podemos descrever a Rua Nova d'El-Rei, renomeada Rua dos Ourives do Ouro depois que recuperou a toponímia que tinha antes da obra mandada executar por D. Manuel, como um eixo composto por dois segmentos relativamente distintos. Assim, partindo do Rossio, a primeira parte da rua tem o

¹⁴² CARITA, Hélder, *Lisboa Manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna (1495-1521)*, Livros Horizonte, Lisboa, 1999. pp. 70-71.

¹⁴³ Cujas transcrições foram feitas por Carita, assim como a maior parte dos documentos relevantes em termos urbanos produzidos neste período, e podem ser encontradas em CARITA, Hélder, *Lisboa Manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna (1495-1521)*, Livros Horizonte, Lisboa, 1999. p. 219 e 223-224.

¹⁴⁴ “Contrariamente aos outros arruamentos da cidade, que sofrem, sobretudo, obras de rectificação, alargamento ou renovação de fachadas, A Rua Nova d'El-Rei nasce, como uma nova entidade urbana, na sequência dum processo mais complicado de reordenamento da malha urbana da Baixa...” in CARITA, Hélder, *Lisboa Manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna (1495-1521)*, Livros Horizonte, Lisboa, 1999. pp. 75.

¹⁴⁵ Mas da qual existem suspeitas de que seja a cópia de um levantamento da cidade do final do século XVI, aquando do início da dominação espanhola do reino de Portugal.

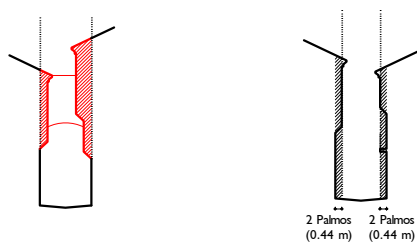


fig. 02.10 • Representação gráfica das ordenações com vista à regularização dos alinhamentos das frentes de rua. Perfis transversais (1:500).

fig. 02.11 • Identificação da Rua Nova d'El Rei (D. Manuel I) no traçado urbano da Lisboa seiscentista. Planta (1:10.000).

traçado rectilíneo, com as frentes alinhadas e com uma largura regular; sensivelmente a um terço do comprimento da rua abre-se um largo onde se cruzam diferentes arruamentos conducentes ao Chiado, para poente, e a São Nicolau, para nascente; a partir daí o restante traçado da Rua Nova d'El-Rei, para sul, tem um perfil mais sinuoso com algumas inflexões mas mantém uma largura generosa, quando comparado com o contexto urbano da Baixa da altura, até atingir a Rua Nova dos Mercadores, a antiga Rua Nova da época de D. Dinis que ficou assim chamada a partir do final do século XV para não ser confundida com a nova Rua Nova d'El-Rei.

O traçado da rua que encontramos no século XVII foi o resultado da intervenção Manuelina, mas também de um lento processo de sedimentação urbana sobre uma linha de água que recolhia as águas provenientes do vale de Andaluz, sensivelmente o traçado do actual eixo composto pela Rua das Portas de Santo Antão / São José / Santa Marta, e do vale de Arroios, reconhecível nas actuais Rua do Benfornoso / Rua dos Anjos / Rua do Regueirão dos Anjos / Rua dos Arroios.

85

Se a regularidade e amplitude que se lê no desenho da Rua Nova d'El-Rei têm origem nos princípios urbanos decretados no final do século XV, a linha orientadora do seu traçado tem raízes no caneiro natural ao longo do qual foram sendo erguidas edificações, deixando o canal de escoamento liberto de ocupações.

Este “*rêgo das imundícies*”,¹⁴⁶ para além da escorrência natural das águas, suportaria também os despejos dos dejectos domésticos, o que lhe valeria o topónimo qualificativo apontado por Vieira da Silva. A linha de água teria naturalmente algumas pontes no seu percurso, sendo que existe nota de uma Ponte da Galonha ou de Morraz¹⁴⁷ que se localizaria sensivelmente no encontro da Rua Nova dos Mercadores com a Calçetaria, permitindo desse modo atravessar da Baixa para São Francisco. Este e os outros pontos de atravessamento deverão duplamente ter origem e influenciado os desenvolvimentos do traçado da Rua Nova e dos arruamentos que ligavam a São Nicolau e à Conceição.

A construção de canos ao longo das linhas de água referidas,¹⁴⁸ que conduzissem as águas subterraneamente, seguiram o mesmo traçado dos colectores preexistentes a céu aberto, sendo designados Canos Reais e referidos em diversos documentos conforme constata Vieira da Silva.¹⁴⁹ Tendo naturalmente existido diversas campanhas para a construção dos canos, foi em meados do século XV coberta a parte sul do referido rego, deixando desse modo espaço para a formalização da então chamada Rua Nova do Cano, entre a Rua Nova dos Mercadores e o Rossio. Foi sobre o espaço resultante deste processo que a Rua Nova d'El-Rei foi mandada abrir, ganhando mais tarde o topónimo de Rua dos Ourives do Ouro devido à

¹⁴⁶ VIEIRA DA SILVA, Augusto, *A Cerca Moura de Lisboa*, CML, Lisboa, 1987 [1899], p. 25.

¹⁴⁷ Vieira da Silva refere uma primeira referência a esta ponte no ano de 1294. VIEIRA DA SILVA, Augusto, *A Cerca Moura de Lisboa*, CML, Lisboa, 1987 [1899], p. 25.

¹⁴⁸ O traçado destes “*Canos Reais*” foi reconstituído por Vieira da Silva na Estampa I de “*A Cerca Moura de Lisboa*”, apresentando-se como um Y implantado sensivelmente nas linhas de vale correspondentes à Avenida da Liberdade, Avenida Almirante Reis e Rua do Ouro.

¹⁴⁹ VIEIRA DA SILVA, Augusto, *A Cerca Moura de Lisboa*, CML, Lisboa, 1987 [1899], pp. 25-27.

continuidade do estabelecimento destes profissionais nesse arruamento.

O processo de abertura da Rua Nova d'El-Rei foi documentado e estudado, sabendo-se que terá tido uma maior acção na parte norte da rua quer pela leitura dos traçados urbanos, que constituem aí um conjunto mais regular, quer pelas demolições e obras que foram mandadas executar na altura por D. Manuel. Como refere Carita,¹⁵⁰ as demolições ordenadas na área da *ourivazaria*, no conjunto de edifícios que pertenciam ao Hospital de Todos-os-Santos, permitiram a abertura e edificação do troço rectilíneo mais próximo do Rossio que constitui a Rua Nova d'El-Rei,¹⁵¹ num processo que envolveu a acção concertada da Casa Real, do Senado da Câmara e do Hospital de Todos-os-Santos, correspondendo o troço sul, mais sinuoso, ao traçado do primitivo Cano Real embora regularizado pelas obras decretadas por D. Manuel.

A arruação de novas áreas urbanas

Para além do tipo de operações que descrevemos e que agiram essencialmente sobre o tecido edificado da cidade, existiram processos de arruação¹⁵² de novas áreas urbanas. Optámos por abordar três casos separadamente pela possibilidade de encontrar nestes uma aplicação menos condicionada por preexistências edificadas e por isso eventualmente mais pura dos princípios urbanos que foram decretados por D. Manuel. Assim, abordamos a estrutura urbana de Cata-que-farás, a Vila Nova da Oliveira e ainda o conjunto da Vila Nova de Andrade e Bairro Alto de São Roque.

A estrutura urbana de Cata-que-farás

Um dos casos, a estrutura de quarteirões tendencialmente rectangulares e regulares de Cata-que-farás e da Boavista, foi estudado por Vieira da Silva¹⁵³ e posteriormente por Hélder Carita. Tendo origem num conjunto de doações iniciadas por D. Manuel em 1502 “*ao longo da rua direita de Cata-que-faraz, a grandes armadores e altos funcionários de Estado*”,¹⁵⁴ a arruação e edificação foi feita segundo uma clara concep-

¹⁵⁰ CARITA, Hélder, *Lisboa Manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna (1495-1521)*, Livros Horizonte, Lisboa, 1999. pp. 75-79.

¹⁵¹ Em 1551, Cristóvão Rodrigues de Oliveira descreve a saída do Rossio para a Rua Nova d'El-Rei e a chegada à Rua Nova dos Mercadores do seguinte modo: “Deste Rossio, querendo ir para o mar, entram na rua Nova d'El-Rei, comprida e direita rua, que vai dar na grande rua Nova dos Mercadores, que por ser na principal parte da cidade e junto do mar ao longo dele, é lugar onde concorrem todos os mercadores e toda a mais gente de trato (...)” in RODRIGUES DE OLIVEIRA, Cristóvão, *Lisboa em 1551, Sumário em que brevemente se contém algumas coisas assim eclesiásticas como seculares que há na cidade de Lisboa*, Livros Horizonte, 1987, p. 103.

¹⁵² A propósito das profissões e funções ligadas à edificação de cidades, apesar da referência a um contexto temporal setecentista, Walter Rossa escreve sobre a “arruação” contribuindo para estabilizar uma definição que nos parece sintética e clara e por isso a transcrevemos: “...a função geral que entre todos desempenhavam e que para o nosso tema base tem a maior relevância: a de arruar. É o verbo, acção portanto, usado na documentação coeva para exprimir o acto de urbanizar. É que, como sabemos, a rua era o elemento fundamental, a geratriz do espaço urbano português. Por isso e pela própria originalidade do termo, não poderiam restar dúvidas da sua utilização na urbanização das cidades medievais portuguesas.

O arruador, que podia surgir na pele de um engenheiro, um funcionário administrativo, um Governador, etc., mas que no início era decerto um curioso dotado de alguns conhecimentos práticos, marcava a rua no terreno como quem traça. Arruar é um virtual acto de desenhar (n) o território aquilo que se estabelecera com umas regras simples ditadas pela tradição, pela convenção de uma carta régia ou pelo projecto, mas com as potencialidades de reflexão e adaptação à realidade (síntese!) que o desenho permite. Assim, é natural que os comentários coevos às urbes regulares surjam com expressões como “arruadas por boa ordem...” in ROSSA, Walter, “A Cidade Portuguesa” in *A Urbe e o Traço, Uma década de estudos sobre o Urbanismo Português*, Almedina, Coimbra, 2002, p. 259.

¹⁵³ VIEIRA DA SILVA, Augusto, *As Muralhas da Ribeira de Lisboa*, vol. II, CML, Lisboa, 1987 (3ª ed.), (ed. or. 1900), pp. 123-128.

¹⁵⁴ CARITA, Hélder, *Lisboa Manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna (1495-1521)*, Livros Horizonte, Lisboa, 1999. p. 91.

ção espacial que visava estruturar o espaço ao longo de uma rua paralela ao Tejo com travessas perpendiculares a intervalos mais ou menos regulares. Segundo a leitura de Carita dos documentos de doação, os lotes estabelecidos são iguais e simétricos de um e outro lado da rua, sugerindo um plano de loteamento preconcebido e eventualmente pré-desenhado.

Parece-nos forçado o entendimento de que a diferente ocupação entre este lado poente e o lado nascente da Ribeira, onde as construções se adoçaram às muralhas, corresponde à oposição política de quem habitava em cada um destes locais, nomeadamente no lado do novo Paço Real os apoiantes da empresa mercantilista do rei, e no lado oposto as famílias da alta aristocracia. Conseguem-se encontrar razões mais pragmáticas para justificar o tipo de ocupação, como por exemplo a posição relativa das muralhas, a diferente relação com a topografia, as funções que já estavam presentes em cada um dos lados da Ribeira e mesmo o maior cuidado tradicionalmente dado ao sentido de crescimento preferencial de Lisboa para poente que invariavelmente negligenciava o lado nascente da cidade.

87

Independentemente da razão pela qual as ocupações são distintas, parece ser razoável afirmar que “*havia inicialmente um loteamento que previa um ordenamento, com edifícios com larguras iguais, estabelecendo uma estrutura de quarteirões com ritmos uniformes que se afastava do modelo de rua-travessa que fora divulgado em Lisboa entre os séculos XIV e XV.*”¹⁵⁵ Na verdade, constitui uma evolução da estrutura urbana de *rua-travessa*, mais regular e uniforme, de concepção unitária, onde a relação com o rio e o próprio traçado das travessas, que se prolongam até ao Tejo¹⁵⁶, se assemelham aos boqueirões que muito mais tarde foram abertos sobre o Aterro de Santos.

A Vila Nova da Oliveira

Uma outra operação de arruação coeva é a da Vila Nova da Oliveira cuja origem se prende com o *Alvará Real Porque He Determinado Que Todollos Olivaes de Muro A Dentro Se Cortem*, datado de 26 de Dezembro de 1500.¹⁵⁷ Este alvará reconhecia o aumento de população da cidade e a necessidade de espaço para a alojar, decretando por isso o corte dos olivais que existiam intramuros de modo a que se arruassem e edificassem casas nesses espaços.

A Vila Nova da Oliveira, cuja origem foi estudada de modo exaustivo por Gustavo de Matos Sequeira na sua obra “*O Carmo e a Trindade*”, foi edificada no espaço ocupado previamente pelos olivais das cercas dos conventos dos frades Trinos e Carmelitas. Apesar da origem comum da operação, e deste este conjunto urbano ser identificado com uma mesma designação, os espaços das duas cercas conventuais não foram urbanizados de modo uniforme nem num só momento.

¹⁵⁵ CARITA, Hélder, *Lisboa Manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna (1495-1521)*, Livros Horizonte, Lisboa, 1999. p. 93.

¹⁵⁶ “...da chão da praia e ribeira que está defronte das suas casas (as que ficavam do lado norte da rua), tanto quanto diz a frontaria das ditas casas de canto a canto d'ellas e mais não e para dentro o mar quanto ser poder, e quizer aproveitar, não sahindo porém da dita largura (1501). – Extremadura, liv. II, fl. 101.” in VIEIRA DA SILVA, Augusto, *As Muralhas da Ribeira de Lisboa*, vol. II, CML, Lisboa, 1987 [1900], p. 126.

¹⁵⁷ CARITA, Hélder, *Lisboa Manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna (1495-1521)*, Livros Horizonte, Lisboa, 1999. p. 215.

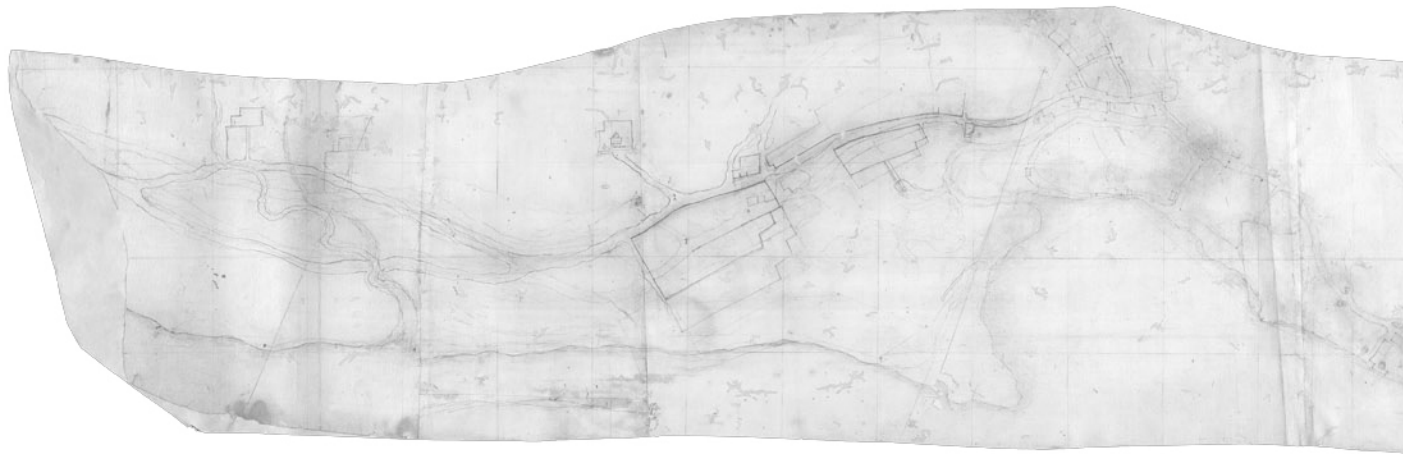
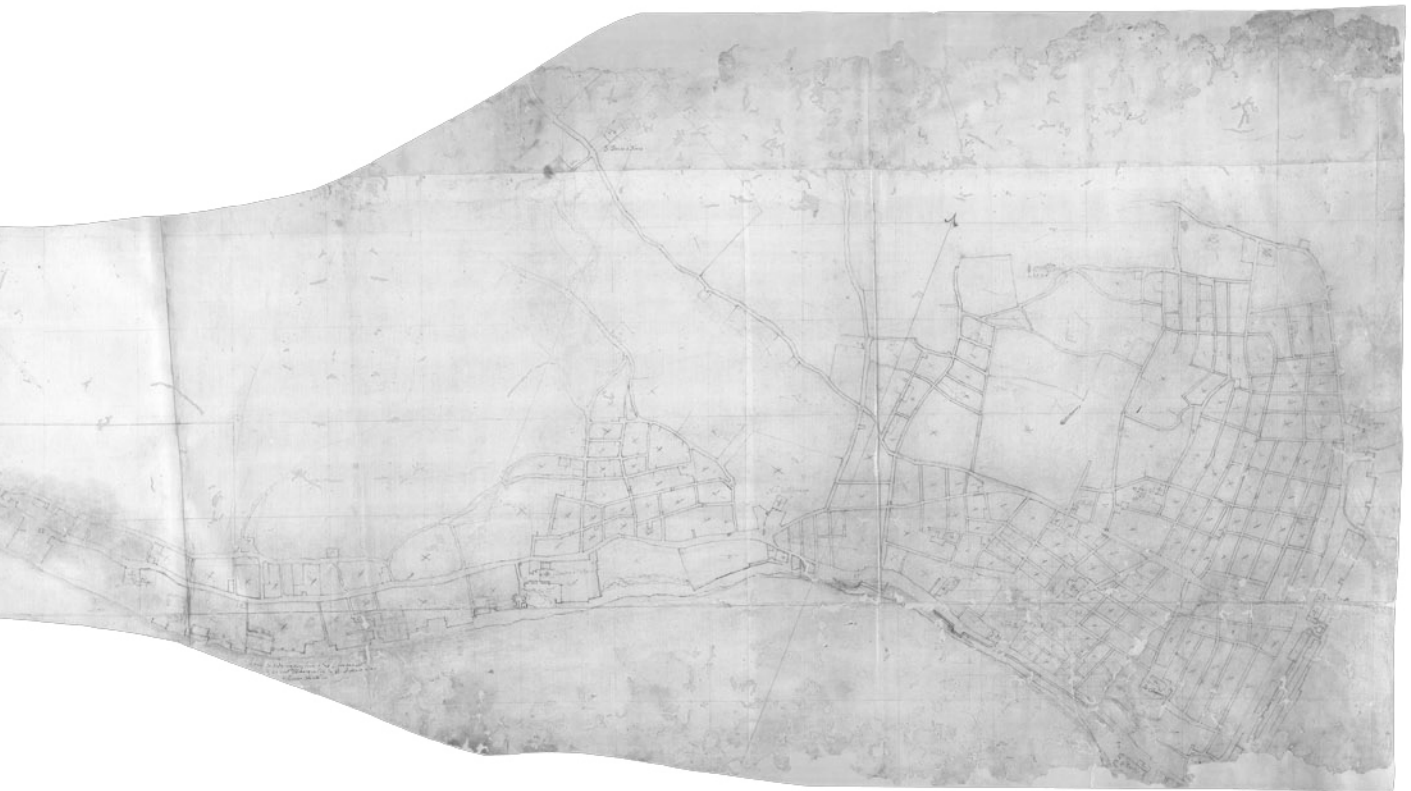


fig. 02.12 • *Planta da cidade de Lisboa, na margem do rio Tejo desde o Bairro Alto até Santo Amaro. c. 1580. Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, cota: ARC.033, I I, 023 - Cartografia.*



Em 1502 existem os primeiros registos de aforamentos de terrenos no sítio do olival da cerca do Convento da Trindade. Estes aforamentos multiplicaram-se nas primeiras duas décadas do século XVI, diminuindo em número a partir dessa data.¹⁵⁸ Apenas no final da segunda década do mesmo século, em 1517,¹⁵⁹ se iniciou o mesmo processo para o olival pertencente à cerca do Convento do Carmo, conduzindo à edificação dos terrenos inclinados sobranceiros ao Rossio, identificados como “*a barroca*”, a nascente do arruamento que se ia conformando como a actual Rua da Condessa.

A edificação dos terrenos das cercas desfasada no tempo e a preexistência de um caminho entre as duas propriedades conventuais justificam o traçado mais sinuoso da Rua da Condessa da Vidigueira, que se conformou sobre o antigo Caminho Público para o Postigo do Carmo, em relação às ruas da Oliveira e da Condessa de Cantanhede, actual Rua do Duque, que apresentam traçados mais rectilíneos. Apesar disso, estes arruamentos parecem ter sido comumente conformados com as características essenciais das ruas quinhentistasmanuelinas, ou seja, tinham as suas frentes alinhadas, os edifícios eram construídos em pedra e cal e sem balcões ou balcoadas.

Ainda segundo as considerações de Carita a partir do estudo de Matos Sequeira sabemos que, apesar das pequenas variantes fruto de uma aferição pragmática de uma regra e que eram comuns na altura, a largura do lote aparenta rodar os 24 palmos enquanto que a largura das ruas, não estando presente em qualquer documentação consultada, se aproxima da dimensão depois praticada no Bairro Alto. Matos Sequeira afirma que, apesar da ausência de documentação que o comprove, pelas características morfológicas dos quarteirões que se foram formando, não só nos terrenos conventuais mas também nos terrenos municipais adjacentes, terá existido “*um plano de conjunto, senão com carácter oficial pelo menos subordinado a uma ideia comum*”.¹⁶⁰

Pelas características deste conjunto urbano, parte do tecido urbano banal, definido por três ruas e suas travessas perpendiculares,¹⁶¹ observa-se de modo determinante o corte com as dimensões e características que tinham marcado a edificação de alguns arruamentos banais até ao final do período medieval. Ou seja, a operação urbana da Vila Nova da Oliveira constitui um ensaio de um tecido urbano novo com as características que estavam a ser implementadas nas reformulações do antigo tecido urbano da cidade ordenadas por D. Manuel. Carita vai mais além na sua interpretação e encontra neste traçado um ensaio de uma conceptualização urbana que utiliza o quarteirão como elemento abstracto e repetível, divergindo do processo de composição espacial que até então utilizava os elementos do espaço público, particularmente a rua, como elementos essenciais para a definição do traçado urbano.

¹⁵⁸ Estes aforamentos são enunciados na obra de Matos Sequeira e depois referenciados por Carita quando estuda a Vila Nova da Oliveira.

¹⁵⁹ MATOS SEQUEIRA, Gustavo, *O Carmo e a Trindade*, vol. I, CML, Lisboa, 1939. pp. 254 -255.

¹⁶⁰ MATOS SEQUEIRA, Gustavo, *O Carmo e a Trindade*, vol. I, CML, Lisboa, 1939. p. 258.

¹⁶¹ Sabe-se da existência documentada de uma Travessa Íngreme, actuais Escadinhas da Rua da Oliveira, em princípios do século XVI (MATOS SEQUEIRA, Gustavo, *O Carmo e a Trindade*, vol. I, CML, Lisboa, 1939. p. 183), o que atesta a existência destes elementos secundários do traçado urbano desde a sua génese, e que são claramente identificáveis na planta de Lisboa de meados do século XVII.

A Vila Nova de Andrade e o Bairro Alto de São Roque

O terceiro caso que tratamos de modo a estudar a criação de ruas integradas em processos de arruação de novas áreas urbanas neste período consiste na Vila Nova de Andrade e no seu seguimento posterior, o Bairro Alto de São Roque, operação com fases distintas mas conexas que se desenrolaram a partir do início do século XVI, no lado poente do limite da cidade constituído pela cerca Fernandina. Esta grande operação urbana, fomentada por entidades privadas, apenas foi possível devido à concentração de grandes propriedades fora das muralhas, junto às Portas de Santa Catarina, desde Cata-que-farás ao alto Cotovia, e ao incentivo régio às iniciativas urbanas reguladas.¹⁶²

Pode-se afirmar que o processo terá sido iniciado com a compra, em 1498, das propriedades da Boavista e de Santa Catarina que pertenciam a Guedelha Palaçano, por Luís Atouguia à viúva daquele físico judeu. A aquisição das herdades permitiu na geração seguinte ao seu filho Lopo de Atouguia acordar com os aforadores das terras – Bartolomeu de Andrade e Francisca Cordovil, filha de Filipe Gonçalves, aforador inicial das terras – o seu subaforamento em parcelas para a edificação de casas.¹⁶³

91

A partir da cartografia de João Nunes Tinoco de meados do século XVII, bem como de outros elementos cartográficos anteriores ao terramoto de 1755 que são reproduzidos em “*Bairro Alto. Tipologias e Modos Arquitectónicos*”, conclui-se que, apesar de alguns acertos após o terramoto, o traçado urbano se manteve praticamente inalterado na sua essência desde a sua formação. Ou seja, o traçado ortogonal que hoje apresenta terá sido aquele que foi estabelecido desde o início da urbanização das herdades com poucas alterações.

O arruamento da Vila Nova de Andrade terá começado em 1513, com “*os subaforamentos em fateota originando a formação da Rua das Flores, as Ruas do Cabo, do Castelo, as Ruas Primeira, Segunda e Terceira e da Barroca do Mar*”,¹⁶⁴ tendo a edificação começado pela parte mais a sul e junto ao rio, nas proximidades de Cata-que-farás onde já existia um núcleo edificado fora das muralhas. No entanto, a grande procura que parece ter existido justificou o progressivo aforamento dos terrenos, em particular ao longo da Estrada de Santos ou da Horta-Navia cujo traçado corresponde ao actual eixo composto pela Rua do Loreto, Largo do Calhariz e Calçada do Combro. Assim, o novo tecido urbano, polarizado inicialmente pelo núcleo marítimo de Cata-que-farás e pelo Tejo, rapidamente se consolidou e procurou um novo elemento agregador, as Portas de Santa Catarina e o seu prolongamento natural ao longo do caminho que conduzia a Santos.

¹⁶² CARITA, Hélder; *Bairro Alto. Tipologias e Modos Arquitectónicos*, CML, Lisboa, 1994, pp. 19-21.

¹⁶³ “É só em 1513, a 15 de Dezembro, que Lopo de Atouguia, filho de Luís, acorda com os aforadores Bartolomeu de Andrade e sua mulher Francisca Cordovil (filha de Filipe Gonçalves) o subaforamento das herdades em talhões para a construção de casas.” in CARITA, Hélder; *Bairro Alto. Tipologias e Modos Arquitectónicos*, CML, Lisboa, 1994, p. 21. No entanto, no dia 10 de Janeiro de 2013, Hélder Carita, numa visita guiada à exposição “*Bairro Alto: mutações e convivências pacíficas*” revelou que descobriu entretanto um documento anexo ao testamento de Luís de Atouguia que refere a abertura de uma rua, provavelmente antecedente da actual Rua do Alecrim, no ano de 1498, o que coloca a primeira fase de edificação da Vila Nova de Andrade anterior no tempo ao arruar da Vila Nova da Oliveira.

¹⁶⁴ CARITA, Hélder; *Bairro Alto. Tipologias e Modos Arquitectónicos*, CML, Lisboa, 1994, p. 21.

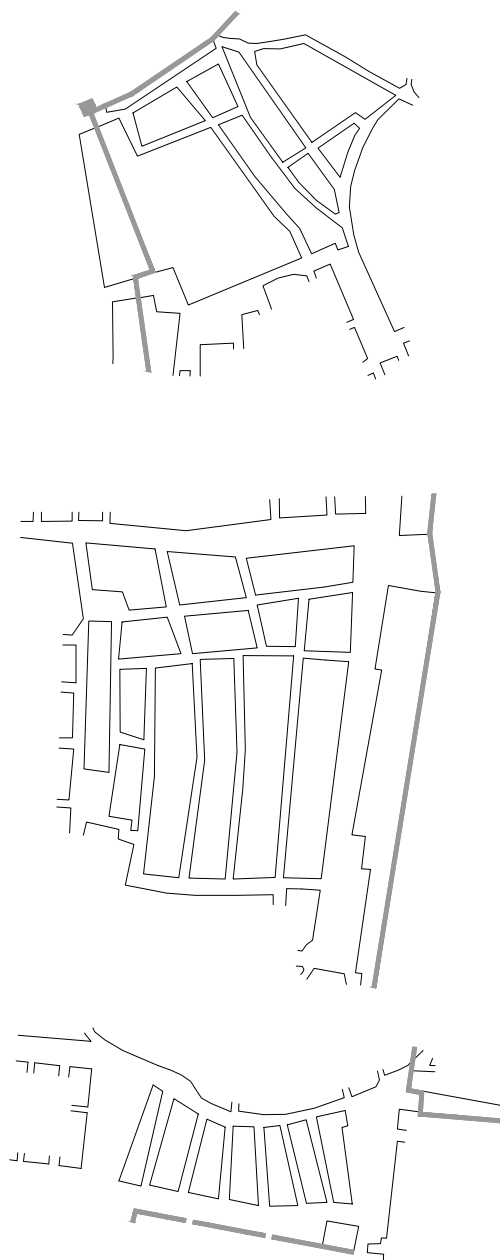
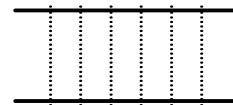
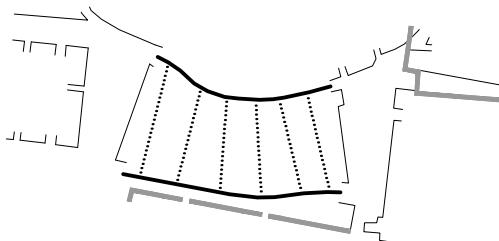
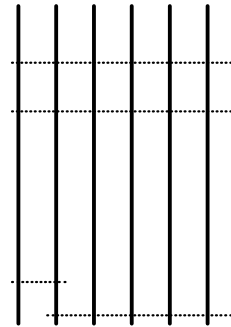
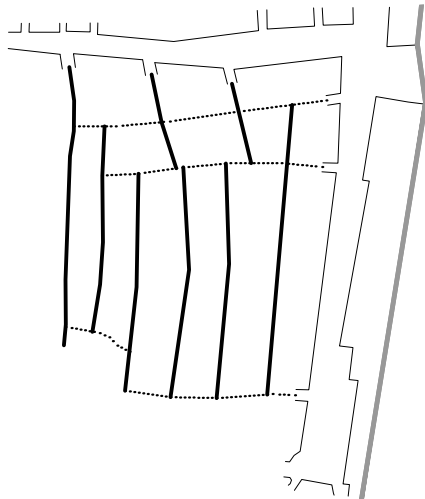
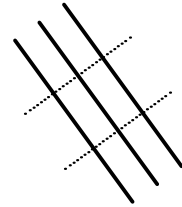
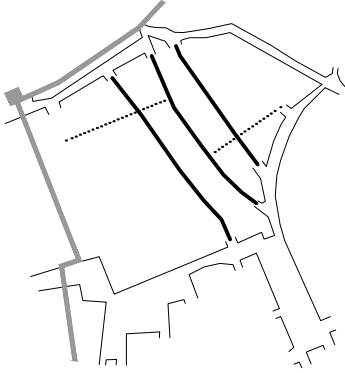


fig. 02.13 • Dedução da composição dos traçados urbanos de: **a)** Vila Nova da Oliveira; **b)** Vila Nova de Andrade; **c)** Cata-que-farás. Traçado Urbano; Hierarquia espacial; O modelo urbano de *rua-travessa*. (1:5.000).



O modelo urbano para a ocupação e estruturação do espaço já não correspondia à edificação ao longo de linhas de desenvolvimento mas sim ao estabelecimento de uma malha ortogonal hierarquizada conceptual, materializada num traçado ortogonal adaptado às preexistências naturais e humanas onde invariavelmente era dada predominância a um dos sentidos do traçado, gerando por isso numa direcção principal ruas e numa direcção perpendicular travessas. Neste caso particular tiveram especial importância para a definição dos limites e sentido do traçado a topografia e os caminhos preexistentes, nomeadamente a diferença topográfica acentuada entre as Chagas e Cata-que-farás, a Estrada para Cata-que-farás, a Estrada de Santos e a Estrada da Cotovia, que agiram como elementos duplamente condicionantes e estruturantes.

Apesar do uso de uma malha ortogonal, relativamente abstracta enquanto conceito mental que permite a criação de uma ordem geométrica repetível com vista à rápida urbanização, a adaptação e adequação referida e as diferentes fases de arruação e edificação acabaram por conferir identidade às diferentes partes do tecido que se conseguem distinguir no próprio traçado urbano.

Assim, identificamos os iniciais quarteirões mais alongados no sentido norte-sul que se implantam entre a Estrada para Cata-que-farás, actual Rua do Alecrim, e as Chagas, a sul da Estrada de Santos; os quarteirões entre os primeiros e a Estrada de Santos onde a topografia mais plana e as preexistências terão gerado as formas tendencialmente quadradas mas alongadas no sentido da Estrada de Santos e dirigidas para as Portas de Santa Catarina; e, finalmente, o tecido que se desenvolveu a norte da Estrada de Santos e a sul da Travessa da Queimada com quarteirões com uma forma de implantação próxima de dois quadrados, alongados no sentido norte-sul, o mesmo das ruas, apesar das adequações existentes no contacto com os seus limites, nomeadamente as torções junto à Estrada da Cotovia, actual Rua da Misericórdia, e à Estrada de Santos, actual Rua do Loreto e Largo do Calhariz, e a deformação e “alargamento” dos quarteirões que se implantaram sobre a topografia mais íngreme a poente como forma de absorver essa irregularidade.

Aquela que é identificada por Carita como a segunda fase¹⁶⁵ desta operação urbana, o Bairro Alto de São Roque, edificado a partir de meados do século XVI, para norte da Travessa da Queimada, portanto já nos reinados de D. João III e D. Sebastião, utilizou o mesmo modelo urbano de quarteirões rectangulares definidos por uma estrutura hierarquizada de ruas numa direcção principal e travessas perpendiculares às primeiras, com uma mesma métrica base de loteamento. Continuou também a existir um princípio de adaptação da malha conceptual ortogonal às preexistências, o que configurou algumas torções e variações no traçado, e, apesar do modelo comum, também se encontram partes com traçados distintos que correspondem a uma divisão de propriedades coincidente com a Rua da Rosa.¹⁶⁶

Excepcionalmente, o traçado urbano sofre uma variação na orientação principal norte-sul dos seus arruamentos num conjunto formado por oito quarteirões junto a São Roque. A esta variação que confere uma maior continuidade às travessas nascente-poente do que às ruas norte-sul, apesar da continuidade

¹⁶⁵ CARITA, Hélder, *Bairro Alto. Tipologias e Modos Arquitectónicos*, CML, Lisboa, 1994, p. 25.

¹⁶⁶ CARITA, Hélder, *Bairro Alto. Tipologias e Modos Arquitectónicos*, CML, Lisboa, 1994, pp. 27-29.

dos traçados da Rua da Atalaia e da Rua dos Calafates, actual Rua do Diário de Notícias, não é certamente alheia a presença prévia da Ermida de São Roque e da Casa Professa dos Jesuítas, instalada a partir de 1553 em São Roque. Estas passaram a ter um papel urbano de referência no contexto do novo tecido urbano do Bairro Alto de São Roque. Este protagonismo é denunciado pela própria toponímia designativa do bairro ou pela transformação ordenada, em 1569, por D. Sebastião numa parte da Estrada da Cotovia, entre as Portas de Santa Catarina e São Roque, que se converteu então em Rua Larga de São Roque.¹⁶⁷

Relativamente às dimensões e métricas presentes em toda a operação urbana, estas apontam para uma sistematização regrada quer do espaço público quer da definição do espaço privado. Carita reconhece que *“Embora com pequenas variações, os arruamentos da Vila Nova da Oliveira (actual Rua da Oliveira e Rua da Condessa) como do Bairro Alto aparecem tendencialmente com uma largura de 24 palmos para as ruas e 20 palmos para as travesas, o que (...) sugere a aplicação de métricas proporcionais que encontramos aplicadas na arquitectura e nas peças de construção”*,¹⁶⁸ o que confirma um princípio de adequação da regra ao contexto conforme citado pelo mesmo autor para o caso da largura dos lotes: *“...que cordem com as paredes das ruas e a largura delas sera de XX ate vinte cinco palmos segundo forem as casas que estiverem feitas...”*.¹⁶⁹

95

Como referimos, não apenas o espaço público mas também o espaço privado foi regrado geometricamente. Assim, segundo os vários estudos que se debruçaram sobre a métrica fundiária os lotes apresentam uma dimensão tipo tendente ao duplo quadrado de 30 palmos por 60 palmos, sensivelmente 6,75 m x 13,50 m, se considerarmos o palmo da altura equivalente a 22,5 cm.¹⁷⁰

Este modo de arruar, lotear e edificar cidade, foi institucionalizado através do conjunto de legislação produzido durante o reinado de D. Manuel mas o seu enraizamento através da prática quotidiana conduziu à criação de regras próprias de edificar a cidade que se estenderam no tempo. Esta praxis edificatória da cidade constituiu-se, em particular, a partir de um entendimento mais abstracto da própria concepção espacial urbana,¹⁷¹ eventual fruto das influências teóricas coevas e certamente gerado por uma vontade absoluta e racionalista de ordem associada à beleza e por uma necessidade pragmática de crescimento rápido mas controlado.

A generalização da aplicação destas regras métricas e estruturação tipológica, quer na cidade preexistente quer nos novos tecidos urbanos, pode ser comprovada quando são observadas as operações coevas e posteriores como a que resultou no actual bairro da Bica, desenvolvido entre a Igreja das Chagas, funda-

¹⁶⁷ CARITA, Hélder, *Bairro Alto. Tipologias e Modos Arquitectónicos*, CML, Lisboa, 1994, p.25.

¹⁶⁸ CARITA, Hélder, *Lisboa Manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna (1495-1521)*, Livros Horizonte, Lisboa, 1999, p. 191.

¹⁶⁹ SILVA REGO, “Gavetas da...” cit, vol.V, gav. XV, p. 79 in Carita, Hélder, *Lisboa Manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna (1495-1521)*, Livros Horizonte, Lisboa, 1999, p. 191.

¹⁷⁰ CARITA, Hélder, *Bairro Alto. Tipologias e Modos Arquitectónicos*, CML, Lisboa, 1994, p.111.

¹⁷¹ “Num processo de progressiva abstracção, o modelo medieval “de rua-travessa”, que se forma ao longo dos séculos XIV e XV e se expressa em Lisboa no Bairro da Pedreira e na Vila Nova das Portas de Santa Catarina, cede a uma noção mais abstracta de estrutura em “retícula” com ruas principais e secundárias. Esta rede urbana de ruas principais e secundárias adquire progressivamente um sentido geométrico, com a implementação, ao longo do reinado de D.Manuel, duma arquitectura de programa, onde se pretendia que “...todas as Casas fiquem iguais, e por cordel, e que hua não saya mais que outra...” in CARITA, Hélder, *Lisboa Manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna (1495-1521)*, Livros Horizonte, Lisboa, 1999, pp.189-190.

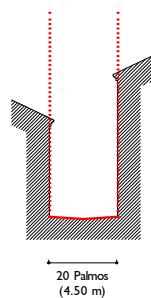
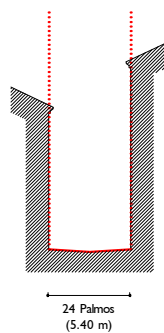


fig. 02.14 • Os tipos de ruas quinzentistas.

a) A **rua** (24 palmos). Fotografia da Rua da Barroca. Arquivo Fotográfico Municipal. Cota: PT/AMLSB/FAN/001634. Secção transversal-tipo (1:500).

b) A **travessa** (20 palmos). Fotografia da Travessa da Espera. Arquivo Fotográfico Municipal. Cota: PT/AMLSB/FAN/001642. Secção transversal-tipo (1:500).

da em 1542, e a Igreja de Santa Catarina do Monte Sinai ou dos Livreiros, fundada em 1551. Apesar dos processos de reconstrução e consolidação que o bairro sofreu após os desmoronamentos de terras que originaram o vale da Bica, em 1597 e 1621, o sítio da Bica do Belo era já identificado em 1551 no Sumário de Cristóvão Rodrigues de Oliveira¹⁷² e a Rua da Bica pode ser identificada com alguma facilidade na gravura da Vista Panorâmica de Lisboa de meados do século XVI, publicada inicialmente em 1544 e depois em 1572. Mesmo que na gravura não figurem as suas travessas, estas poderiam já existir ou podem eventualmente ter sido traçadas posteriormente aos deslizamentos de terras, ou seja, já sob o domínio Filipino.

Os tipos de ruas quinhentistas

Conforme foi descrito por Carita, no século XVI foi ultrapassado o modelo urbano de rua direita-travessa e gradualmente amadurece e institucionaliza-se o modelo urbano de quarteirão.¹⁷³ Genericamente, este modelo urbano quinhentista, formalizava-se sobre uma matriz ortogonal de ruas, onde uma direcção predomina sobre outra e os quarteirões são subdivididos em “*chãos*” de 30 x 60 palmos aproximadamente. Assim, numa estrutura ortogonal onde uma direcção é hierarquicamente superior à sua perpendicular, encontramos dois tipos de ruas: as ruas principais e as ruas secundárias.

97

Grosso modo, podemos entender estes dois tipos de rua como uma evolução, a partir da abstracção racional e tipificação, dos seus modelos urbanos medievais antecedentes, respectivamente a rua direita e a travessa. Na prática do traçar e abrir novos arruamentos, a abstracção geométrica da concepção era adequada às preexistências naturais e humanas, conferindo algumas irregularidades aos traçados de modo a absorverem essas variantes contextuais. No entanto, podem ser extraídas algumas regras quer dos documentos coevos quer a partir de uma observação contemporânea empírica dos tecidos urbanos resultantes.

Ambos estes tipos de ruas têm traçados tendencialmente rectilíneos que se dispõem paralelamente e perpendicularmente de modo a constituírem uma matriz conceptual de base a um traçado ortogonal, ruas principais num sentido e ruas secundárias ou travessas no outro. Quer a equidistância entre arruamentos, quer a dimensão do perfil transversal contribuem para a inteligibilidade e clarificação de uma hierarquia urbana do traçado nestas estruturas novas e relativamente abstractas quando comparadas com o tecido urbano preexistente.

Assim, em regra existe uma maior equidistância entre travessas do que entre ruas, o que confere uma noção de maior continuidade das ruas sobre as travessas, subvertida excepcionalmente no caso do traçado do Bairro Alto junto à Igreja de São Roque por razões já afloradas.

Em relação ao perfil transversal, a dimensão tendencial aproxima-se dos 24 palmos para as ruas e 20 pal-

¹⁷² RODRIGUES DE OLIVEIRA, Cristóvão, “Lisboa em 1551. Sumário em que ...”, Livros Horizonte, Lisboa, 1987. pp. 27-28.

¹⁷³ CARITA, Hélder, *Lisboa Manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna (1495-1521)*, Livros Horizonte, Lisboa, 1999. pp. 189-191.

mos para as travessas, ou seja, se considerarmos o palmo equivalente a 22,5 cm teremos um perfil de 5,40 m para as ruas e de 4,50 m para as travessas, medidas aproximadas comuns por exemplo na Vila Nova da Oliveira, na Vila Nova de Andrade e no Bairro Alto de São Roque.

Se no final do século XV a pavimentação em calçada era comum nas ruas de maior importância e maior inclinação, gradualmente ao longo do século XVI existe uma vontade, comprovada pelo imposto sobre “os carros que carreiam”, se não uma tendência, de generalização dessa pavimentação aos restantes arruamentos. A existência de um perfil tripartido com passeios laterais e uma faixa central ou bipartido com o escoamento no eixo da rua, inicialmente constituído em terra batida, vai progressivamente dando lugar a arruamentos calcetados em pedra miúda, apesar disso até ao final do século XVI eram poucas e excepcionais as ruas que assim se apresentavam. Quanto à infraestruturação de esgotos pluviais, da qual existe nota para a Rua Nova (do Cano) d'El Rei, esta não foi generalizada e continuaram a ser feitos despejos domésticos para o espaço público, que corriam sobre o leito das ruas até ao rio.

Uma alteração morfológica significativa que caracterizou os arruamentos neste período proveio das disposições sobre o edificado. A imposição Manuelina de construir as paredes das fachadas em alvenaria argamassada de pedra ou tijolo e de reduzir os balanços das sacadas no máximo a dois palmos teve profundas alterações na fisionomia da cidade, perdendo-se grande parte dos então comuns balcões, balcoadas e mesmo passagens superiores entre os dois lados dos arruamentos, herança cultural medieval que se desenvolveu na ocupação moura da cidade e se manteve e multiplicou no período medieval cristão.

02.3.4. Lisboa Filipina [1581-1640]

Escolhemos, mais por razões históricas do que urbanas, autonomizar o estudo do período que medeia a entrada de Filipe II de Espanha em Lisboa em 1581, confirmando a sua proclamação como Filipe I de Portugal, e a Restauração da Independência do reino em 1640. Na verdade, as cerca de seis décadas que duraram os três reinados sucessivos de domínio filipino sobre a coroa Portuguesa, no que respeita à edificação do espaço público da cidade tiveram um sentido de continuidade mais do que de ruptura em relação ao período antecedente.

Rossa afirma que, apesar das operações urbanas empreendidas ao longo da primeira metade do século XVI e do “remoçamento renascentista da arquitectura e do urbanismo da Coroa Portuguesa a partir da década de 1540”, Lisboa permanecia em finais do século XVI uma cidade organizada segundo uma “lógica urbana (tardo)medieval”,¹⁷⁴ situação que explica em parte o abandono da hipótese de constituir Lisboa a capital do Império de Filipe II de Espanha.

Apesar disso, o novo rei de Portugal ordenou a remodelação do Paço Real com a construção do torreão junto ao Tejo, atribuído a Terzi, e fomentou e acompanhou o arranque das obras da nova igreja e convento

¹⁷⁴ ROSSA, Walter; “A Imagem Ribeirinha de Lisboa” in *A Urbe e o Traço. Uma década de estudos sobre o Urbanismo Português.*, Almedina, Coimbra, 2002. pp. 90-91.

de São Vicente de Fora, formando assim, palácio e igreja, o conjunto simbólico da nova ordem Filipina em Lisboa. É também neste período, em 1594, que é criada a Aula do Risco, o que possibilita uma transmissão e troca de conhecimentos institucionalizada e ordenada no domínio da arquitectura, nesta altura ainda muito dependente da engenharia militar e dos seus protagonistas.¹⁷⁵

Neste período de cerca de sessenta anos é de notar a profusão de casas conventuais que são fundadas e edificadas. José-Augusto França¹⁷⁶ conta cerca de *“dezena e meia de conventos (...) fundados durante o período filipino, a poente e a nascente da cidade, ou dentro de portas”*¹⁷⁷, acrescentando que *“Se a grande obra de igreja realizada no reinado de Filipe I foi S. Vicente-de-Fora, outras este Rei e os seus sucesores dinásticos apoiaram, no interior da cidade, paróquias ou não, e isso já nos inícios do século XVII e até ao terceiro e último decénio da sua vigência régia”*.¹⁷⁸

As localizações destes novos conventos pontuaram as estruturas lineares que ligavam Lisboa ao resto do território com elementos hierarquizadores, agindo como catalisadores de urbanidade, e contribuíram para o processo de sedimentação urbana que, no tempo longo, transformou aquelas estradas em ruas ditas direitas. A importância destes elementos edificados é tal na consolidação do espaço urbano e na definição e reconhecimento da imagem da cidade que, invariavelmente, os arruamentos assumem na sua proximidade as designações por que são conhecidos os conventos na sua toponímia, são exemplos disso a Rua Direita da Esperança, a Rua Direita de Santos, a Rua Direita de São Bento, a Rua Direita de Santa Marta ou a Rua Direita do Beato apenas para citar algumas das inúmeras ocorrências.¹⁷⁹

Apesar da acção real directa na formação dos traçados e tecidos urbanos da cidade neste período ser algo tímida, devemos sublinhar que a edificação destes elementos religiosos, a par de uma série de novos palácios da nobreza apoiante do domínio dos soberanos espanhóis,¹⁸⁰ são estruturantes da consolidação e produção de espaço urbano na Lisboa Filipina.

Se este processo de sedimentação urbana ao longo dos eixos de saída, ou de chegada, à cidade caracteriza a formação de parte dos arruamentos deste período, a verdade é que existe também uma continuidade dos princípios de edificar estabelecidos no período manuelino. Esta constatação é baseada quer na interpretação concorrente da absorção da legislação urbana filipina feita por Walter Rossa e por Cláudio Monteiro quer na operação de reedificação do Bairro da Bica.

Walter Rossa reconhece que, no contexto do império colonial, *“(...) a real pré-figuração da cidade colonial hispano-americana, corporizada nas Ordenações Filipinas de 1573 que mesmo depois da união ibérica não*

¹⁷⁵ ROSSA, Walter; *“A Imagem Ribeirinha de Lisboa” in A Urbe e o Traço. Uma década de estudos sobre o Urbanismo Português.*, Almedina, Coimbra, 2002. p. 261.

¹⁷⁶ FRANÇA, José-Augusto, *Lisboa. História Física e Moral.*, Livros Horizonte, Lisboa, 2008. pp. 227-233.

¹⁷⁷ FRANÇA, José-Augusto, *Lisboa. História Física e Moral.*, Livros Horizonte, Lisboa, 2008. p. 227.

¹⁷⁸ FRANÇA, José-Augusto, *Lisboa. História Física e Moral.*, Livros Horizonte, Lisboa, 2008. p. 232.

¹⁷⁹ AMADO, Ana, *A Rua Direita nas cidades Portuguesas – Leitura tipo-morfológica do elemento urbano na actualidade*, Dissertação de Mestrado em Desenho Urbano e Projecto de Espaço Público, Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa, 2012. pp. 113.

¹⁸⁰ FRANÇA, José-Augusto, *Lisboa. História Física e Moral.*, Livros Horizonte, Lisboa, 2008. pp. 233-237.

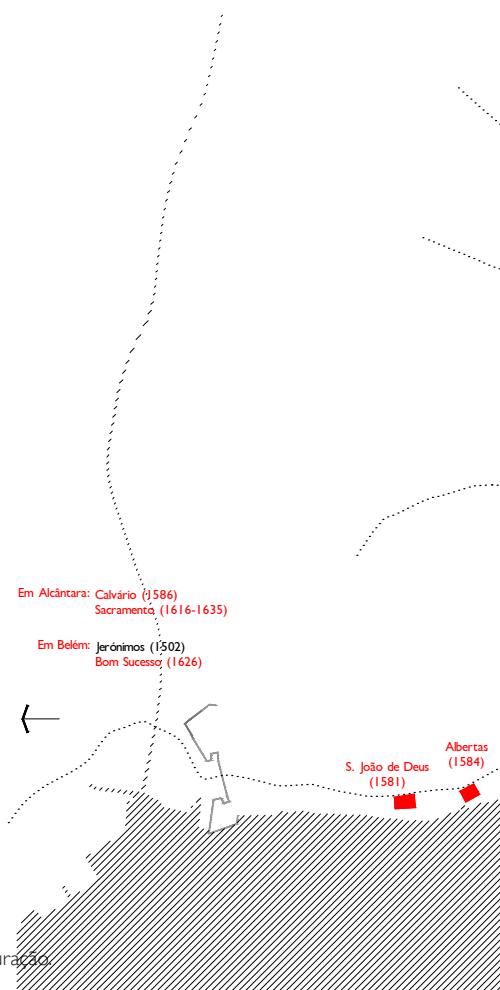
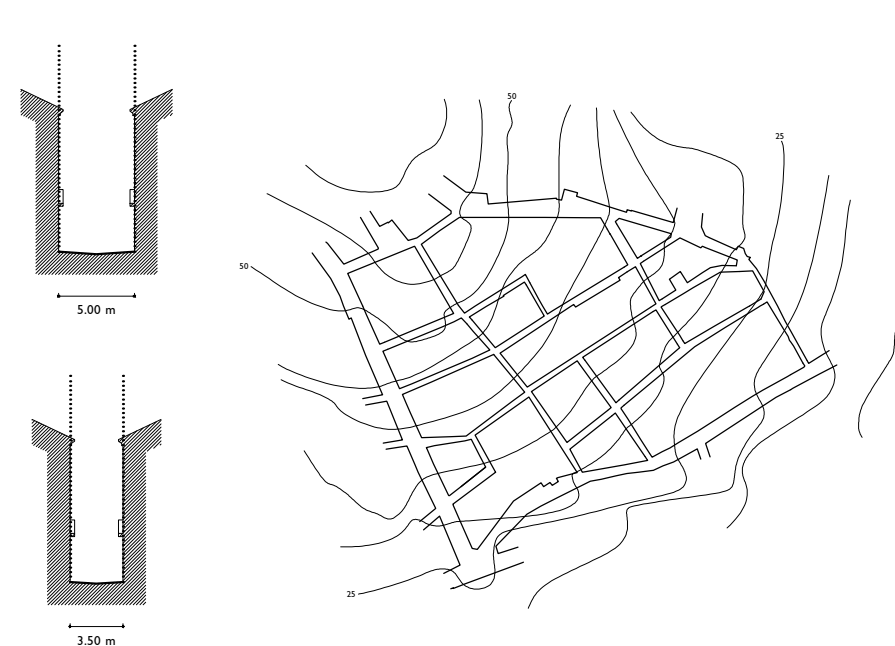
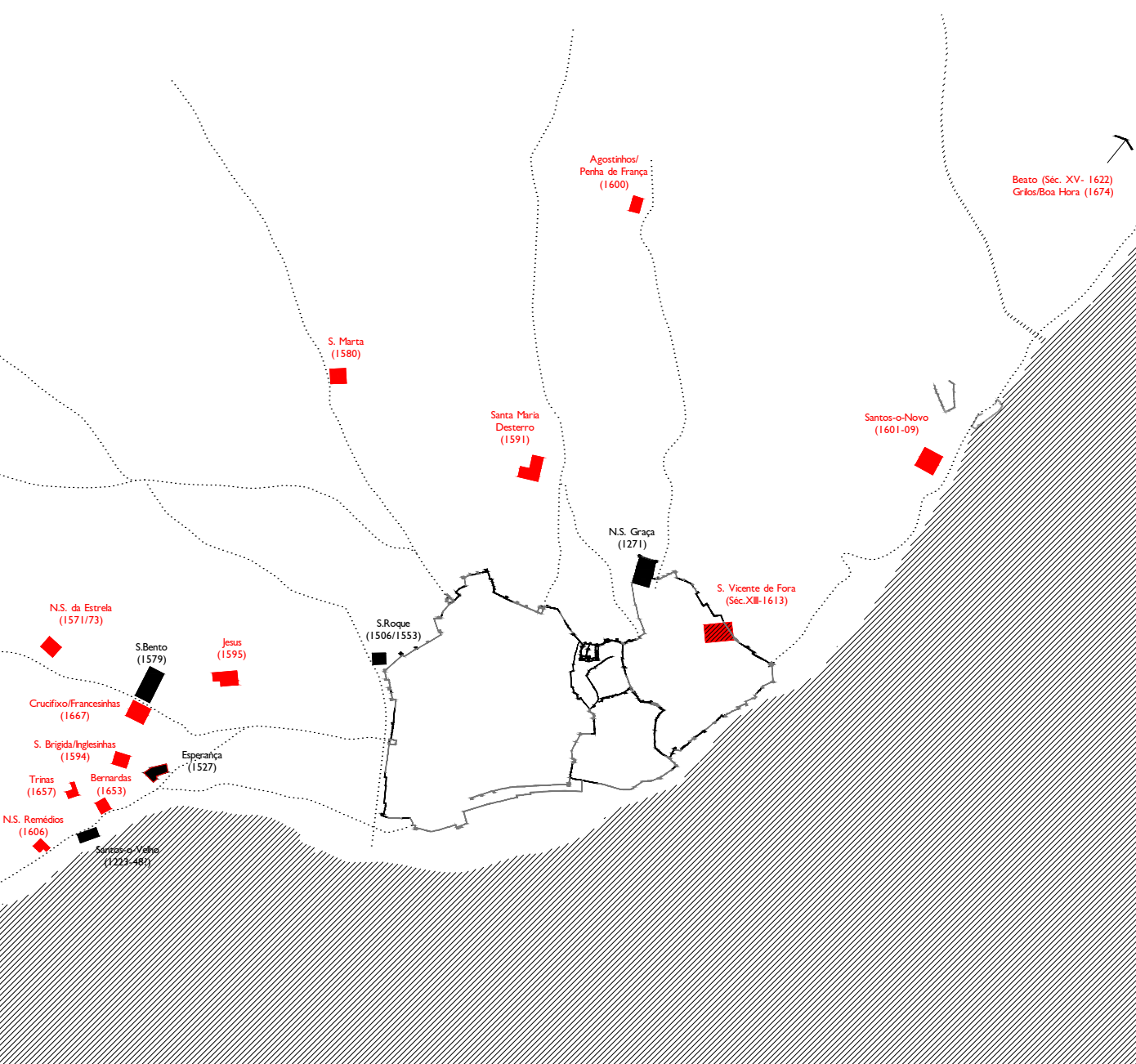


fig. 02.15 • Ruas e Travessas. Relação com a topografia e secções transversais-tipo. Bairros da Bica e da Mouraria. Planta (1:5.000) e Secções transversais (1:500).

fig. 02.16 • Conventos existentes (a preto) e fundados (a vermelho) durante o domínio Filipino e a Restauração. Planta (1:25.000).



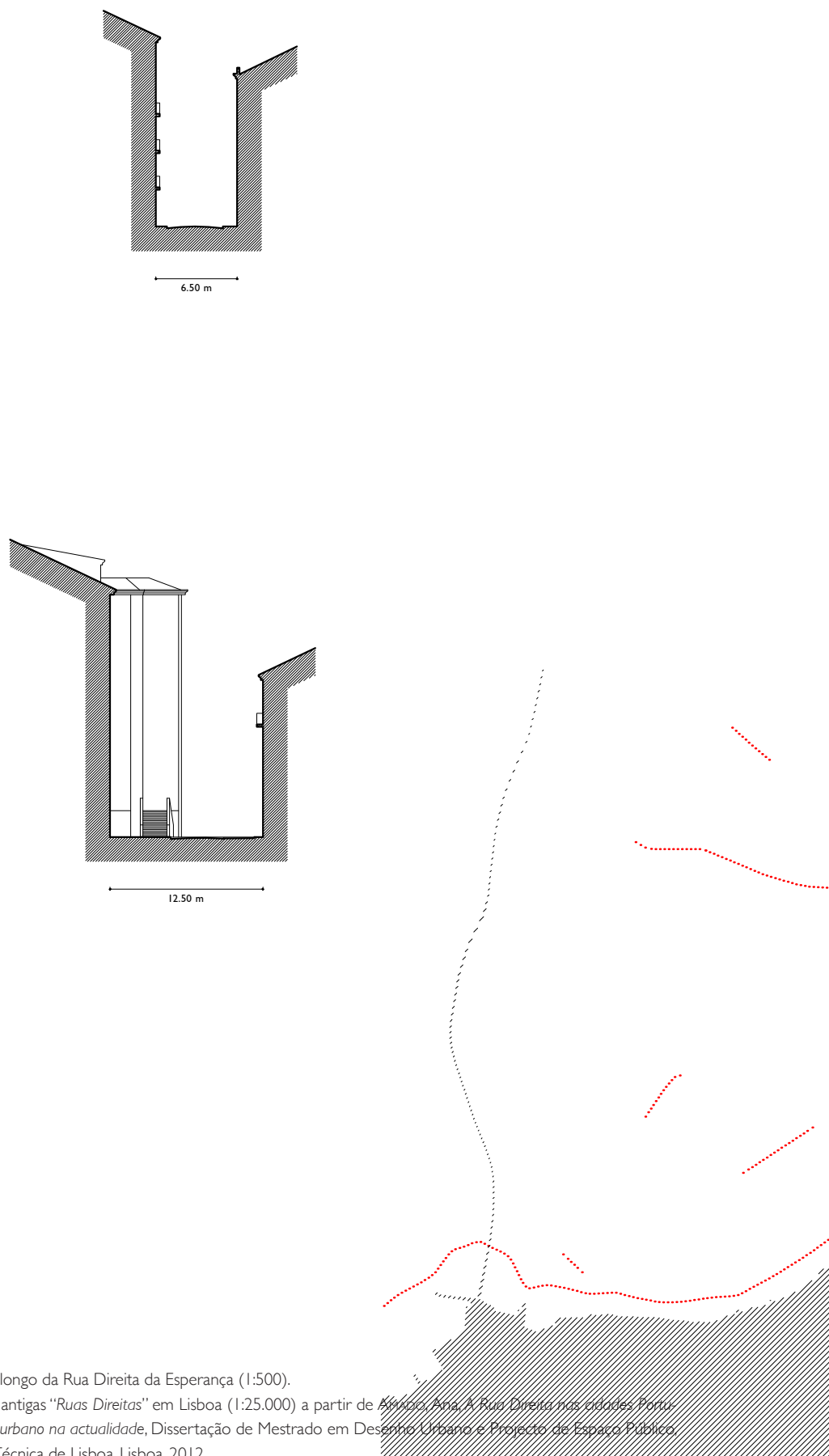
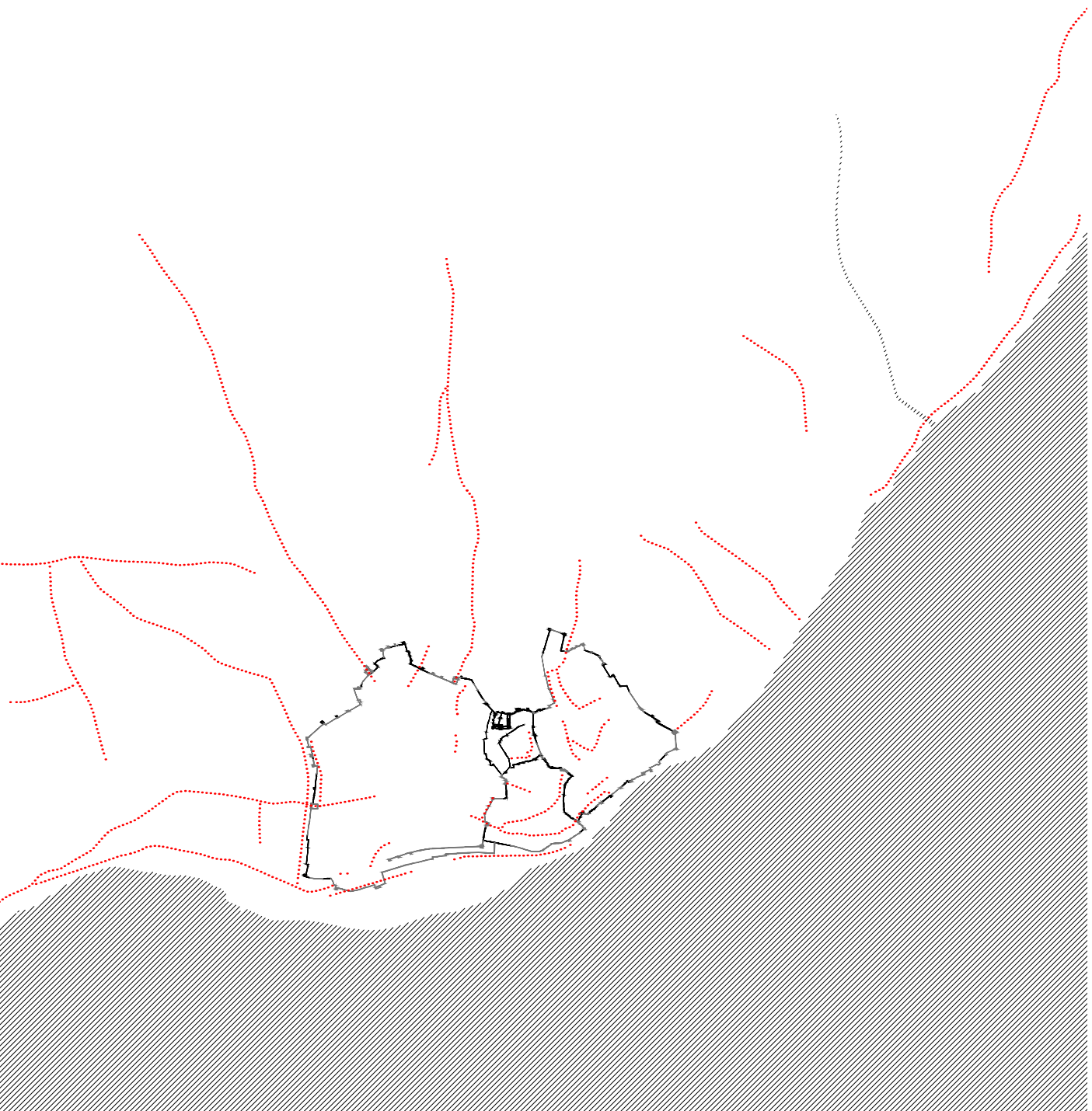


fig. 02.17 • Ruas Direitas.

a) Secções transversais-tipo ao longo da Rua Direita da Esperança (1:500).

b) Identificação do traçado das antigas "Ruas Direitas" em Lisboa (1:25.000) a partir de *Alçada, Ana, A Rua Direita nas cidades portuguesas – Leitura tipo-morfológica do elemento urbano na actualidade*, Dissertação de Mestrado em Desenho Urbano e Projecto de Espaço Público, Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa, 2012.



*foram directamente aplicadas ao império português, mas lentamente absorvidas. Veja-se assim como a evolução se produziu sem que a mudança tenha implicado a interiorização forçada de valores estranhos.”*¹⁸¹ e mesmo no contexto Português europeu, “*A integração do Reino de Portugal no império dos Áustrias (...) uma governação respeitadora da essência das estruturas e tradições preexistentes (...) é bastante significativo que as Ordenações Filipinas de 1603 pouco mais tenham sido que uma ratificação das manuelinas*”.¹⁸²

Cláudio Monteiro refere que, no contexto urbano português, as Ordenações Filipinas, editadas em 1603 no reinado de Filipe II de Portugal, e confirmadas posteriormente por D. Afonso IV em 1643, constituíram “*a base de um corpo normativo das cidades portuguesas*”¹⁸³, no entanto, no que respeita a esse capítulo da administração urbana atribuída aos Almotacés, “*o Código Filipino pouco acrescenta às Ordenações Manuelinas, que no essencial reproduz, mantendo assim em vigor um direito de origem medieval, fortemente influenciado pela tradição urbana islâmica, que viria no entanto a ser progressivamente complementado, ou mesmo sobreposto, pelo direito romano justiniano entretanto recebido através do Corpus Iuris Civilis.*”¹⁸⁴

Podemos aliás comparar o “*Livro I, título 49: Dos Almotacees, e cousas que a seu Officio pertencem*” das Ordenações Manuelinas, com o “*Livro I, título 68: Dos Almotacés*” das Ordenações Filipinas, para nos apercebermos desta continuidade legislativa apenas revogada em meados do século XVIII, em pleno período de renovação pombalina. Ou seja, no campo legislativo encontravam-se mais continuidades que rupturas e, se atentarmos à planta de Lisboa de meados do século XVII, onde o bairro da Bica já aparece estruturado na sua feição actual, portanto posterior à reedificação a que foi sujeito após os deslizamentos de terras de 1597 e 1621 que criaram ou acentuaram o vale da Bica, encontramos muitas semelhanças morfológicas com as operações que descrevemos no período anterior:

Concorre para este entendimento o traçar e edificar do bairro do Mocambo, actual Madragoa, seguramente iniciado antes do domínio Filipino uma vez que existe referência à Rua da Madragoa, actual Rua Vicente Borga, desde 1579 com esse topónimo, bem como a constituição da freguesia de Santos, em 1566, o que atesta a fixação de uma população significativa naquele local.¹⁸⁵ O traçado urbano tendencialmente ortogonal e mesmo a constituição do próprio tecido urbano deste aforamento de terras apresenta semelhanças com o Bairro Alto, apesar da sua orientação predominante nascente-poente ser oposta ao seu congénere, privilegiando a orientação do primitivo Paço de Santos e da Rua Direita da Esperança. Apesar das larguras dos lotes apresentarem dimensões matriciais próximas do módulo do “chão” tradicional de 30 palmos de frente por 60 palmos de profundidade, as dimensões que actualmente podemos encontrar nos arruamentos, tanto nas ruas como nas travessas, são um pouco menos generosas do que no Bairro Alto. Pelas medições efectuadas na Madragoa, admitimos que os 18 palmos para as travessas e os 23 palmos para as ruas tenha sido uma ligeira subversão à regra adoptada no Bairro Alto.

¹⁸¹ ROSSA, Walter, “A Cidade Portuguesa” in *A Urbe e o Traço. Uma década de estudos sobre o Urbanismo Português*, Almedina, Coimbra, 2002. p. 249.

¹⁸² ROSSA, Walter, “A Cidade Portuguesa” in *A Urbe e o Traço. Uma década de estudos sobre o Urbanismo Português*, Almedina, Coimbra, 2002. p. 260.

¹⁸³ MONTEIRO, Cláudio, *Escrever Direito por linhas rectas. Legislação e planeamento urbanístico na Baixa de Lisboa (1755-1833)*, AAFDL, 2010. p. 29.

¹⁸⁴ MONTEIRO, Cláudio, *Escrever Direito por linhas rectas. Legislação e planeamento urbanístico na Baixa de Lisboa (1755-1833)*, AAFDL, 2010. p. 30.

¹⁸⁵ MIRANDA, António, “Madragoa (Bairro da)” in Santana, Francisco, Sucena, Eduardo (Dir.), *Dicionário da História de Lisboa*, Lisboa, 1994. p. 553-555.

Os tipos de ruas Filipinas

No período Filipino mantêm-se assim os tipos de **ruas principais** e **ruas secundárias ou travessas** que estruturavam os traçados urbanos no período anterior; mas acentua-se a presença de um tipo de **rua direita** que parece ser um caso distinto e particular ou uma evolução da rua direita medieval. Esta rua direita composta por troços sucessivos, desenvolve-se continuamente ao longo de uma via ou caminho territorial preexistente, consolidando-se através de sedimentações sucessivas dos seus planos marginais, em grande parte catalisadas pela localização de elementos de referência como os conventos e palácios edificadas neste período. O seu traçado, por assentar em caminhos de ligação preexistentes, acompanha linhas de vale ou margens de cursos de água, cumeeiras e linhas de menor declive quando tem de vencer encostas.

02.3.5. Lisboa Barroca e Joanina [da Restauração de 1640 ao Terramoto de 1755]

Na última década do domínio filipino, a governação de Filipe III de Portugal, IV de Espanha, foi sendo questionada pelas exigências materiais e humanas que impunha a Portugal em virtude dos conflitos que mantinha com os restantes impérios marítimos que se foram constituindo, alegadamente menosprezando nesse contexto a defesa das possessões Portuguesas de além-mar. A insatisfação provocada pela crescente tributação e pela exigência de tropas para combater nas diversas frentes de batalha activas na altura, associadas a um período de enfraquecimento militar de Espanha,¹⁸⁶ criaram a oportunidade para a Revolução do 1º de Dezembro de 1640 que restaurou a independência da coroa portuguesa em relação à espanhola.

A ascensão de D. João II, duque de Bragança, aclamado e coroado rei como D. João IV de Portugal, dando início à Dinastia de Bragança como casa reinante, marca o início de um novo período para o país e por extensão para a cidade de Lisboa que convencionámos neste estudo fazer durar até ao grande terramoto de 1755, acontecimento que deu origem a profundas alterações urbanas na cidade.

Assim, este período temporal percorre desde o processo de restauração da independência da coroa e consolidação da nacionalidade até à afirmação do poder régio absolutista em Portugal, a par de outras monarquias europeias, atravessando os cinco primeiros reinados da Casa de Bragança.

Inicialmente, a principal necessidade centrava-se na defesa das fronteiras do reino, relativamente fragilizadas e ameaçadas por uma iminente invasão espanhola, que procurava restabelecer o controlo do território português. Este objectivo concentrou os recursos financeiros do país, no entanto, a defesa da capital do reino apresentava-se também prioritária e, apesar da relativamente bem defendida barra do Tejo, Lisboa apresentava fragilidades defensivas do lado de terra.¹⁸⁷ Tendo em conta o mau estado em que se encontravam as defesas do lado de terra de Lisboa, seja pelo abandono ou pela sua ocupação por privados, foram ordenados pelo Marquês de Marialva estudos para a construção de uma nova cintura de defesa em 1650, após a ineficácia das ordens iniciais de D. João IV que tinha mandado fortificar a cidade, sob o comando

¹⁸⁶ FRANÇA, José-Augusto, *Lisboa. História Física e Moral*, Livros Horizonte, Lisboa, 2008. pp. 257-258.

¹⁸⁷ FRANÇA, José-Augusto, *Lisboa. História Física e Moral*. Livros Horizonte, Lisboa, 2008. pp. 265-266.

do marquês de Montalvão.¹⁸⁸

As obras, idealizadas por Logarte, Gilot e Cosmader, foram iniciadas em 1652 com a construção dos baluartes do Sacramento e do Livramento, em Alcântara, unidos por parapeitos junto ao rio e no lado de terra. A cintura fortificada deveria compreender trinta e dois baluartes e circundar Lisboa por terra até Alcântara onde se construiriam os baluartes da Cruz de Pedra e de Santa Apolónia, não chegando este último a ser terminado por, em 1668, a paz ter sido assinada com Espanha e ter terminado a Guerra da Restauração.

Assim, apesar da realização de muralhas e sistemas defensivos abaluartados nas praças defensivas da linha de fronteira terrestre e reforçadas e complementadas as defesas da linha de costa e das barras do Douro e do Tejo,¹⁸⁹ a cintura fortificada de terra idealizada para Lisboa, mesmo depois de aferida no número de baluartes, foi apenas realizada entre Alcântara e o Arco do Carvalhão. Esta obra, ainda que incompleta e de utilidade militar não testada, teve o efeito prático de estabelecer um novo perímetro urbano de crescimento da cidade, provando ser *“uma das linhas mestras para o planeamento do seu crescimento.”*¹⁹⁰ Acreditamos que a longevidade da permanência do traçado desta linha de cintura no traçado urbano da cidade tem origem também na coincidência do mesmo com os acidentes topográficos que mimetiza e acentua, procurando de modo pragmático e eficiente tomar partido dos mesmos na idealização da fortificação.

A utilização de engenheiros militares estrangeiros, cujo número ascendeu à centena,¹⁹¹ em grande parte recrutados nos países do centro e norte da Europa, nomeadamente em França e nos Países Baixos, demonstra a necessidade de incluir elementos com formação e conhecimentos teóricos e práticos avançados que permitissem montar um sistema defensivo eficaz. Esta importação de conhecimentos foi não só aproveitada para fazer face às necessidades imediatas defensivas como também foi utilizada para constituir um sistema de ensino de uma nova geração de engenheiros militares nacionais.¹⁹² Deste modo, as Aulas de Fortificações e Arquitectura Militar fundadas em Lisboa em 1641 e a posterior criação da Aula de Fortificação, na Ribeira das Naus em Lisboa, seis anos mais tarde, já sob a direcção de Luís Serrão Pimentel,¹⁹³ tiveram por objectivo formar uma escola de engenheiros militares que pudessem suprir as necessidades, não apenas no domínio militar mas também com repercussões no urbanismo português conforme recorda Walter Rossa,¹⁹⁴ de um território que se estendia através de quatro continentes. O sucesso deste sistema de ensino pode ser avaliado pela disseminação de profissionais capazes de praticar e transmitir os

¹⁸⁸ “Em 1650, porém, o conde de Cantanhede, futuro marquês de Marialva, capitão-general do exército do Alentejo, fez chamar a Lisboa três engenheiros competentes, o francês Charles Logarte, o holandês Juan Gilot e o flamengo Jean Cosmader, para estudarem a cintura fortificada necessária à cidade.” in FRANÇA, José-Augusto, Lisboa. História Física e Moral. Livros Horizonte, Lisboa, 2008. p. 266.

¹⁸⁹ ROSSA, Walter, “A Cidade Portuguesa” in A Urbe e o Traço. Uma década de estudos sobre o Urbanismo Português, Almedina, Coimbra, 2002. p. 263.

¹⁹⁰ ROSSA, Walter, “A Cidade Portuguesa” in A Urbe e o Traço. Uma década de estudos sobre o Urbanismo Português, Almedina, Coimbra, 2002. p. 263.

¹⁹¹ “(...) no meio dos mercenários contratados para o exército terem sido incluídos tantos engenheiros militares estrangeiros – cerca de uma centena – que foram quem tudo fez nas primeiras décadas da independência restaurada. (...) excepções para casos como Mateus do Couto, João Nunes Tinoco ou Luís Serrão Pimentel (...)” in ROSSA, Walter, “A Cidade Portuguesa” in A Urbe e o Traço. Uma década de estudos sobre o Urbanismo Português, Almedina, Coimbra, 2002. p. 263.

¹⁹² ROSSA, Walter, “A Cidade Portuguesa” in A Urbe e o Traço. Uma década de estudos sobre o Urbanismo Português, Almedina, Coimbra, 2002. p. 264.

¹⁹³ FRANÇA, José-Augusto, Lisboa. História Física e Moral, Livros Horizonte, Lisboa, 2008. p. 267.

¹⁹⁴ ROSSA, Walter, “A Cidade Portuguesa” in A Urbe e o Traço. Uma década de estudos sobre o Urbanismo Português, Almedina, Coimbra, 2002. p. 264

conhecimentos adquiridos, inclusivamente fundando novas Aulas ou Academias quer no território português da Europa quer no Brasil.

A sistematização teórica do corpo de conhecimentos, herdado e adquirido quer por via da importação quer por via da prática e experiência quotidiana no terreno, acabaria por ser formalizada com o *“Método Lusitânico de Desenhar as Fortificações das Praças Regulares e Irregulares”* de Luís Serrão Pimentel, publicado apenas no ano seguinte à sua morte, em 1680, durante o período da regência de D. Pedro II no reinado de D. Afonso VI. Rossa descreve esta obra como *“o corolário do esforço pós-Restauração de estabelecimento de uma identidade nacional dentro dos domínios que aborda (...) é também um compêndio didáctico, um manual amplamente ilustrado, destinado a dotar os formandos de conhecimentos teóricos profundos e de instrumentos de intervenção e decisão, não de receitas.”*¹⁹⁵ Apesar do objecto principal da obra ser a fortificação e a arquitectura militar, Serrão Pimentel trata da questão urbana o que indica o seu entendimento de que também a disciplina e prática urbanística deviam fazer parte do campo de acção do engenheiro militar da altura.

107

A importância do *“Método Lusitânico...”* para o nosso estudo reside no facto de ser o texto teórico representativo da formação dos engenheiros militares da Aula de Fortificação que agiram sobre o espaço urbano português, e portanto representativo das ideias e princípios que também agiram sobre a cidade de Lisboa, em particular no século seguinte.

Esta obra essencial no contexto português do final do século XVII, enquanto manual prático, privilegiava o desenho enquanto método de projecto que articula o sítio com as ideias a materializar.¹⁹⁶ No texto é de notar a consciente ausência de modelos urbanos ideais que pudessem ser *“copiados”* para a realidade,¹⁹⁷ apesar de estabelecer *“em função da própria posição hierárquica do objecto na rede urbana do território, (...) uma tabela para o dimensionamento dos espaços urbanos e do parcelamento privado.(...) Descrevem-se os equipamentos necessários, a articulação funcional do esqueleto viário e a sua relação com a muralha, insiste-se na necessidade de moderação na linguagem arquitectónica, nomeadamente no que diz respeito à utilização de elementos decorativos que pouco deveriam ir além da ornamentação de vãos (...)”*.¹⁹⁸

Apesar de influenciado pelo universo teórico italiano e espanhol, onde se formara, e pelo conhecimento francês e holandês com que convivia, Luís Serrão Pimentel constrói a sua obra a partir do conhecimento e da experiência prática que o vasto território do Império proporcionou aos engenheiros portugueses. Assim, no texto teórico do *“Método Lusitânico...”* é vertido o pragmatismo, a capacidade de adequação

¹⁹⁵ Rossa, Walter, *“A Cidade Portuguesa” in A Urbe e o Traço. Uma década de estudos sobre o Urbanismo Português*, Almedina, Coimbra, 2002. p. 265.

¹⁹⁶ Referindo-se ao *“Método Lusitânico...”*, Rossa escreve: *“(...) pela primeira vez em Portugal ficou bem clara a importância do desenho como ferramenta primeira do projectista, o meio de estabelecer relação entre a teoria e a realidade.”* in Rossa, Walter, *“A Cidade Portuguesa” in A Urbe e o Traço. Uma década de estudos sobre o Urbanismo Português*, Almedina, Coimbra, 2002. p. 265.

¹⁹⁷ *“Sendo dados modelos de construções geométricas e exercícios a executar, não são, contudo fornecidos exemplos que facilmente possam ser transpostos para o real (...) a propósito das vilas e cidades, ali escreveu o mestre [Luís Serrão Pimentel] “Basta o que até aqui havemos dito por mayor. O Engenheiro experto e de juízo poderá acomodar as mais particularidades com bom discurso e consideração. Não trago figura com as disposições das ruas, praças e sítios das casas em planta (...) e porq muito poucas vezes se podem dispor na forma apontada para a praça ser regular”* in Rossa, Walter, *“A Cidade Portuguesa” in A Urbe e o Traço. Uma década de estudos sobre o Urbanismo Português*, Almedina, Coimbra, 2002. p. 266.

¹⁹⁸ Rossa, Walter, *“A Cidade Portuguesa” in A Urbe e o Traço. Uma década de estudos sobre o Urbanismo Português*, Almedina, Coimbra, 2002. p. 266.

às preexistências e condicionantes e a eficácia necessárias à edificação de fortificações e à fundação e crescimento de aglomerados urbanos em contextos muito diversos.¹⁹⁹ Esta é uma diferença substancial em relação a outras obras contemporâneas, que aliás são conhecidas e referidas no “*Método Lusitânico...*” de modo mais ou menos abonatório, umas influenciadoras do texto português e outras menosprezadas conforme a sua origem fosse mais ou menos afecta ao propósito do autor.²⁰⁰

Entretanto, após a Restauração da Independência, verificou-se um crescimento demográfico da cidade de Lisboa,²⁰¹ a par de outras cidades portuguesas, o que criou necessidades de circulação de bens e pessoas associadas quer ao abastecimento quer à própria vida quotidiana. A fixação da corte em Lisboa implicou também, para além do acréscimo quantitativo, uma alteração à composição da população da cidade e, a prazo, a edificação ou reabilitação de um largo número de palácios da nobreza bem como durante os primeiros reinados brigantinos, à semelhança dos reinados filipinos, foram edificadas diversas casas conventuais em Lisboa ou nas suas imediações, ao longo dos seus principais caminhos de acesso.²⁰²

As crescentes solicitações à estrutura urbana da cidade, provenientes deste quadro de crescimento populacional, conduziram a uma intervenção do rei na administração de Lisboa tendo em vista o melhoramento da circulação viária e a realização de grandes obras públicas.²⁰³ Esta acção do rei mostrava-se indispensável uma vez que “*No Antigo Regime, a abertura de novas ruas, ou o alargamento das existentes, não podia ser feita pelo Senado da Câmara sem a intervenção do Rei, quer pela falta de meios financeiros próprios para realizar as obras, quer sobretudo pela falta de enquadramento legal específico para a aquisição dos terrenos necessários para o efeito.*”²⁰⁴

Como lembra Cláudio Monteiro, as Ordenações Filipinas, ainda em vigor na altura, dispunham que “*ninguém deveria ser “constrangido a vender o seu herdamento e cousas, que tiver, contra sua vontade.”*”²⁰⁵ Ou seja, apenas a autoridade do rei poderia ultrapassar esta defesa da propriedade privada que era privilegiada na legislação como aliás aconteceu anteriormente, em particular no reinado de D. Manuel I.

Assim, em 1665, D. Afonso VI decreta, a pedido do Senado da Câmara, a autorização para serem compradas as casas que eram necessárias demolir para a abertura da Rua Nova do Almada.²⁰⁶ Este arruamento

¹⁹⁹ A propósito desta afirmação lembramos o excerto do trabalho de Renata de Araújo citado por Walter Rossa: “*a essência do Método Lusitânico é pois a transferência de um conhecimento prático, e além disso pragmático, que se queria de execução fácil e de resultado eficiente (...). O conhecimento prático advinha de uma experiência nacional concreta, que até 1680 já tinha construído, só no ultramar, mais de 200 fortalezas e fundado cerca de 150 povoações.*” ARAÚJO, Renata de, “*As Cidades da Amazônia no século XVIII – Belém, Macapá e Mazagão*”, FAUP, Porto, 1998. pp. 40-41. in ROSSA, Walter, “*A Cidade Portuguesa*” in *A Urbe e o Traço. Uma década de estudos sobre o Urbanismo Português*, Almedina, Coimbra, 2002. p. 266.

²⁰⁰ ROSSA, Walter, “*A Cidade Portuguesa*” in *A Urbe e o Traço. Uma década de estudos sobre o Urbanismo Português*, Almedina, Coimbra, 2002. pp. 266-267.

²⁰¹ FRANÇA, José-Augusto, *Lisboa Pombalina e o Iluminismo*, Bertrand Ed., Lisboa, 1987 (3ªed.). pp. 18-21.

²⁰² Estas fundações e obras em palácios e conventos são enumerados, localizados e datados em FRANÇA, José-Augusto, *Lisboa. História Física e Moral*, Livros Horizonte, Lisboa, 2008. pp. 269-274.

²⁰³ MONTEIRO, Cláudio, *Escrever Direito por linhas rectas. Legislação e planeamento urbanístico na Baixa de Lisboa (1755-1833)*, AAFDL, 2010. pp. 43-44.

²⁰⁴ MONTEIRO, Cláudio, *Escrever Direito por linhas rectas. Legislação e planeamento urbanístico na Baixa de Lisboa (1755-1833)*, AAFDL, 2010. p. 44.

²⁰⁵ MONTEIRO, Cláudio, *Escrever Direito por linhas rectas. Legislação e planeamento urbanístico na Baixa de Lisboa (1755-1833)*, AAFDL, 2010. p. 45.

²⁰⁶ “*por convir ao bem publico aperfeiçoar-se a rua Nova d’Almada, que se abriu n’esta cidade, para o que é necessario comprar-se algumas casas, e, em tal caso, se devem obrigar seus donos ao que fôr justo, o senado da camara, quando elles as não queiram vender, os obrigue a nomear louvados por sua parte, e, com os da camara, se fará a avaliação com todo o favor para os ditos donos, e, pelo preço em que assim fôrem avaliados, as comprará, no que*

rasgado no tecido urbano da encosta de São Francisco articulária, depois de edificado, a Rua da Calcetaria e a Rua Nova dos Mercadores, que continuava a polarizar as actividades comerciais mais importantes como o abastecimento da corte, com o Chiado e a Rua Direita das Portas de Santa Catarina, eixo pelo qual se efectuava grande parte do trânsito de entrada e saída da cidade para poente. Neste processo de rasgamento ou sobreposição de um arruamento ao tecido urbano, a parte do traçado da Rua Nova do Almada mais próxima do Chiado aproveitou parte do traçado preexistente do arruamento identificado em vésperas do terramoto de 1755 como Rua dos Fornos.²⁰⁷

Segundo Cláudio Monteiro, ao estabelecer a imposição de venda aos privados por conveniência do bem público comum e ao definir regras para a avaliação e consequente indemnização das propriedades a serem expropriadas, este decreto constituiu uma referência para os casos seguintes que, inclusivamente, aperfeiçoaram este mecanismo urbanístico, nomeadamente o alargamento da Rua dos Ourives do Ouro, a antiga Rua Nova d'El Rei mandada abrir por D. Manuel, e o alargamento da Rua dos Ourives da Prata.

109

No caso do alargamento da Rua dos Ourives do Ouro, cujo processo foi iniciado em 1687 e que terá conduzido à regularização do alinhamento das frentes que se pode observar quando comparamos a cartografia do século XVII²⁰⁸ com a cartografia de 1761²⁰⁹, mais uma vez o Senado da Câmara solicitou ao rei D. Pedro II a autorização para obrigar os proprietários a venderem as propriedades e casas necessárias à execução da obra, pelo justo valor que fossem avaliadas.²¹⁰ Em relação à Rua dos Ourives da Prata, cujo processo foi iniciado ainda na regência do infante D. Pedro, o Senado obteve autorização não só para adquirir as propriedades necessárias ao alargamento e regularização, como também para expropriar as necessárias para a construção de casas cujo arrendamento suportasse parcialmente o custo da operação de expropriação e edificação.²¹¹

Através de um auto de vistoria às casas do Conde de Óbidos na Rua dos Ourives da Prata realizado em 12 de Agosto de 1733, transcrito parcialmente por Cláudio Monteiro, consegue-se recuperar de modo relativamente fidedigno a largura aproximada de 47 palmos, ou seja 10,34 metros, pela qual se pretendia acertar a regularização do arruamento.²¹² A observação da cartografia desenhada em 1761 mas referente à

lhe encomendo toda a brevidade" in FREIRE DE OLIVEIRA, Eduardo, *Elementos para a história do Município de Lisboa*, vol. VI, p. 573, citado em MONTEIRO, Cláudio, *Escrever Direito por linhas rectas. Legislação e planeamento urbanístico na Baixa de Lisboa (1755-1833)*, AAFDL, 2010, p. 45.

²⁰⁷ Na Estampa I, anexa ao vol. I de *"As Muralhas da Ribeira de Lisboa"*, Vieira da Silva identifica o traçado sobrevivente deste arruamento como Rua dos Fornos, no entanto não temos outra referência que possa comprovar que esta designação toponímica seja a existente na altura de D. Afonso VI.

²⁰⁸ *"Planta da Cidade de Lisboa..."* elaborada por João Nunes Tinoco c. 1650.

²⁰⁹ *"Configuração de partes das fortificações antigas da Cidade de Lisboa, que ..."* elaborada por Guilherme Paes de Menezes e Eliaz Sebastião Poppe e datada de 22 de Outubro de 1761.

²¹⁰ Cláudio Monteiro destaca a *"preocupação de atender à complexidade da estrutura de propriedade na definição das regras de indemnização (...) antecipando algumas das soluções que viriam a ser consagradas na legislação urbanística pombalina para proteger os interesses de terceiros"* in MONTEIRO, Cláudio, *Escrever Direito por linhas rectas. Legislação e planeamento urbanístico na Baixa de Lisboa (1755-1833)*, AAFDL, 2010, p. 47.

²¹¹ MONTEIRO, Cláudio, *Escrever Direito por linhas rectas. Legislação e planeamento urbanístico na Baixa de Lisboa (1755-1833)*, AAFDL, 2010, p. 47.

²¹² *"...medindo-se da dita comna é humbreira da porta das casas fronteiras, neste ponto tem a dita rua dos Ourives de largo 47 palmos e um quarto, e medindo em baixo, do pilar que faz cunhal, à humbreira e parede das casas fronteiras, neste ponto tem a dita rua dos Ourives de largo 46 palmos e meio..."* Auto de Vistoria de 12 de Agosto de 1733 na Rua dos Ourives da Prata citado em MONTEIRO, Cláudio, *Escrever Direito por linhas rectas. Legislação e planeamento urbanístico na Baixa de Lisboa (1755-1833)*, AAFDL, 2010, pp. 52-53.

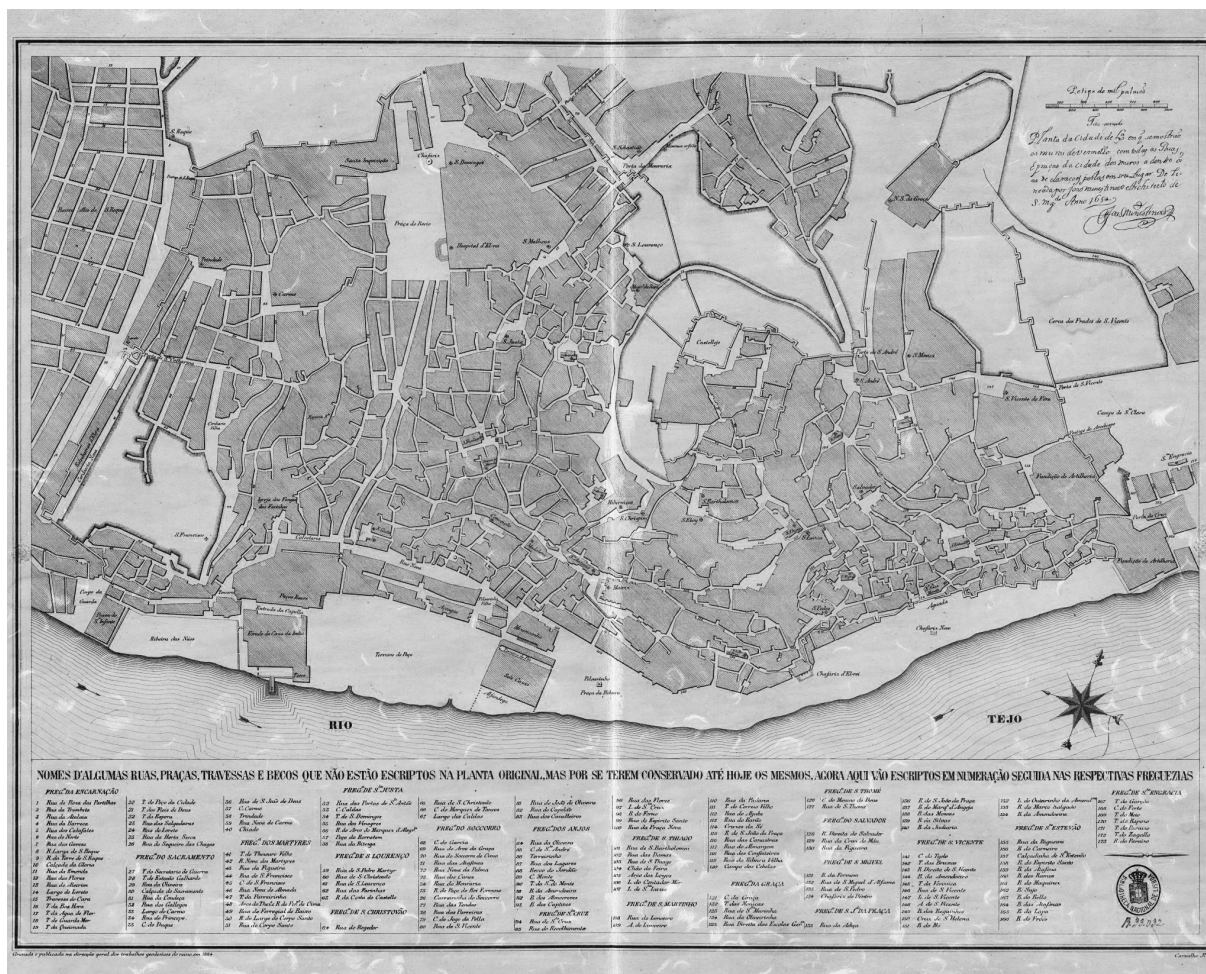


fig. 02.18 • “Planta da cidade de Lxa em q se mostram os muros de vermelho com todas as ruas e praças da cidade dos muros a dentro...”, João Nunes Tinoco, 1610-1689 c. Reprodução publicada em 1884. Arquivo de Cartografia da Biblioteca Nacional de Portugal, cota cc-1647-a.

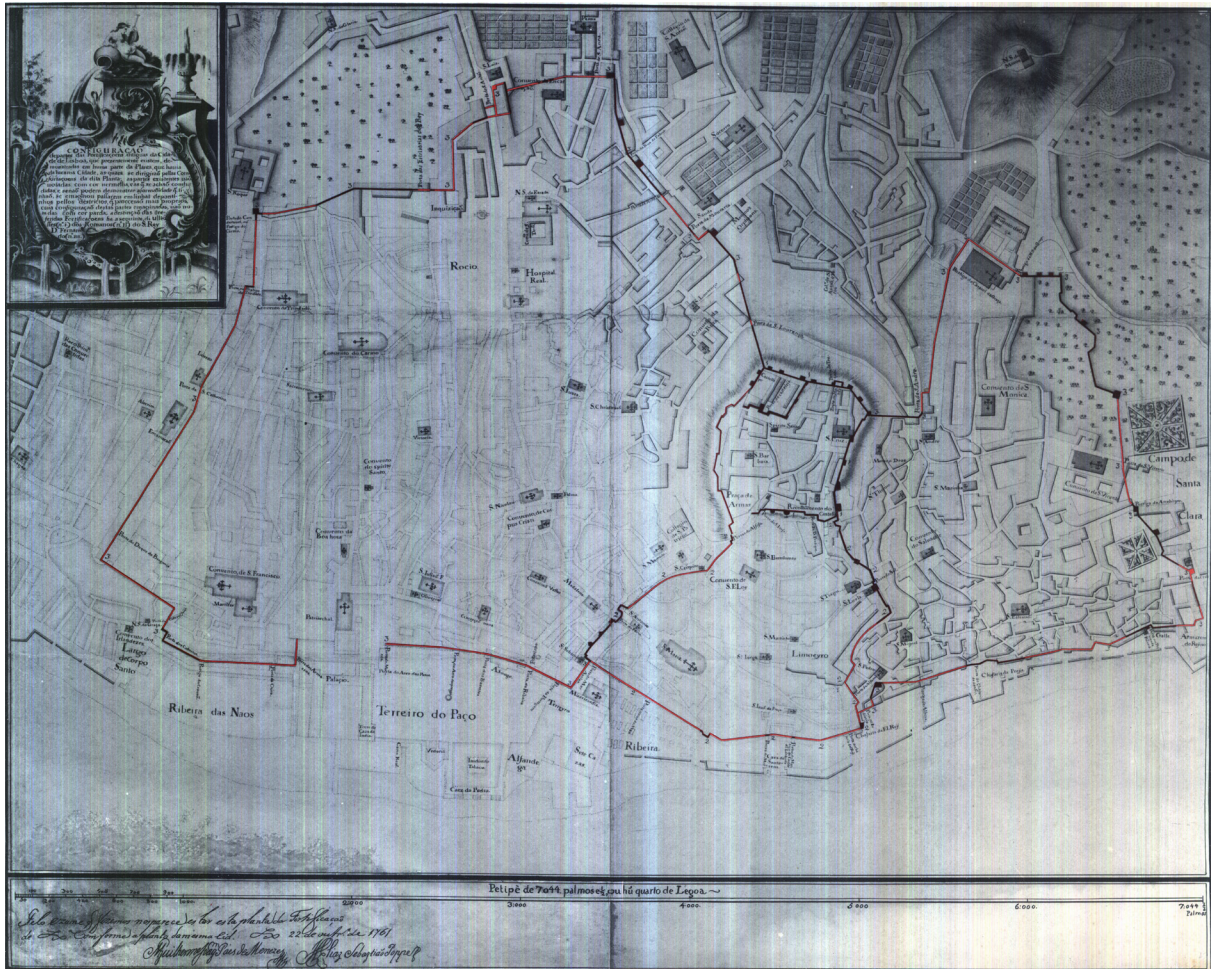


fig. 02.19 • “Configuração de partes das fortificações antigas da Cidade de Lisboa, que ...”, Guilherme Paes de Menezes e Eliaz Sebastião Poppe, 22 de Outubro de 1761. Arquivo do Museu da Cidade, cota MC.DES:10.

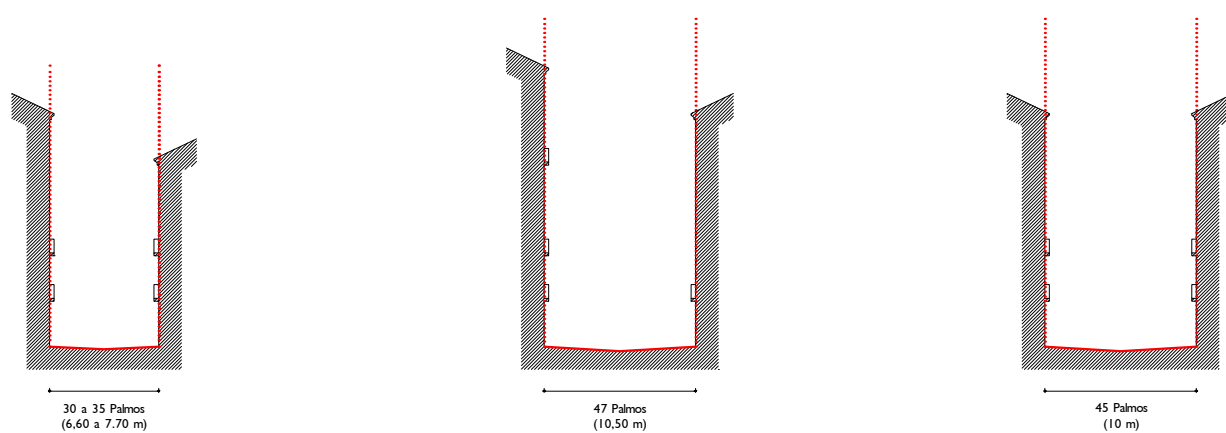


fig. 02.20 • Abertura e regularização de arruamentos sobre o tecido urbano consolidado da Baixa seiscentista de Lisboa.

situação de Lisboa anterior a 1755 permite-nos estimar uma largura inferior para a Rua Nova do Almada, que ronda os 20 a 25 palmos, no entanto a informação escrita da época aponta para uma dimensão de 30 a 35 palmos,²¹³ e uma largura variável para a Rua Nova dos Ourives do Ouro, devido à “*barriga*” do lado nascente resultante da inflexão que tinha do seu lado nascente não ter sido corrigida, mas cujo troço mais próximo da Rua Nova dos Mercadores ou dos Ferros, completamente regularizado, se aproxima dos 45 palmos.

Sabe-se que a regularização das inflexões do traçado e o alinhamento das frentes da rua nesta altura continuava a recorrer à prática de cordeamentos, em uso pelo menos desde o final do século XIII,²¹⁴ mas cuja obrigação só surgiu claramente definida pelo Senado da Câmara no Assento de Vereação de 10 de Maio de 1731, apesar de estarem registados entre 1633 e 1789, nos 13 códices que compõem os Livros de Cordeamentos.²¹⁵

A utilização desta prática, cuja origem remontará até aos agrimensores egípcios, estendeu-se no tempo, como é comprovado pelo texto do referido Auto de Vistoria de 1733, que explicitamente utiliza o termo como sinónimo da medição da obra por meio de estender e medir cordas, ou seja, medir alinhamentos. Como refere Cláudio Monteiro, para além do cordeamento constituir uma técnica ou prática urbanística de controlo da regularidade do traçado urbano, foi também um instrumento jurídico de definição de propriedade.²¹⁶

Mais do que impor um rigor geométrico abstracto, neste período a prática de cordear realizada *in situ* permitiu uma aferição no local da regra predefinida para a edificação, ou seja, permitiu adequar uma concepção mental do espaço, modelar e regular, a preexistências invariavelmente irregulares. As pequenas irregularidades presentes nos alinhamentos desenhados no levantamento destes novos arruamentos da cidade, feito em vésperas do terramoto de 1755, parecem-nos então derivar não de uma falta de rigor ou de conhecimento mas sim de uma adequação consciente a um contexto complexo composto por fortes preexistências naturais e humanas.

²¹³ Admitimos que esta dimensão estimada da cartografia possa estar equivocada (devido ao rigor e escala do levantamento ou à qualidade das cópias que chegaram até nós) e esta rua tenha sido aberta realmente com 30 a 35 palmos, particularmente porque, conforme a informação do Núcleo de Toponímia do Departamento de Património Cultural da Câmara Municipal de Lisboa, a abertura da Rua Nova do Almada foi notícia na época, nomeadamente no “*Mercúrio Português*” de Maio de 1665 escreveu-se: “e porque o cuidado da guerra [da Restauração] não embaraça o do Governo político, em 13 deste mês se começou, em Lisboa, a abrir uma formosa Rua, de 30 a 35 palmos de largura, que começa na Rua da Calçetaria e sai ao Espírito Santo, muito convenientemente para formosura e serventia do Bairro Baixo para o Alto da cidade e sobe tão invisível, e sensivelmente, que quase parece que tudo fica plano. Por esta razão, há muitos anos que era desejada e se intentou. Nunca se conseguiu porque era necessário comprar, e derrubar muitas casas que, naquele lugar, faziam vários becos estreitos, conforme a fábrica antiga das cidades. Pode-se conseguir, com a resolução que tomou Rui Fernandes de Almada, que entrou a ser presidente do Senado da Câmara, e por memória, ao autor da obra tão útil, quis o Senado que a Rua ficasse com o seu nome e se chama a rua Nova do Almada”. Rui Fernandes de Almada, (n. 1600c.), foi um fidalgo que exerceu os cargos de presidente do Senado Municipal e de provedor da Casa da Índia, tendo neste último a suceder-lhe o seu filho Cristóvão de Almada, tendo sido também Governador e capitão geral de Mazagão.

²¹⁴ Como referimos, a mais antiga referência documentada à prática de cordeamentos em Lisboa foi o caso da Rua dos Ferreiros ou Ferraria em 1295, conforme CARITA, Hélder, *Lisboa Manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna (1495-1521)*, Livros Horizonte, Lisboa, 1999, p. 33.

²¹⁵ RIBEIRO DA SILVA, Maria de Lurdes, “Aspectos da intervenção do Senado da Câmara na Reconstrução Pombalina. Os Livros de Cordeamentos” in *Actas das Sessões do I Colóquio Temático: O Município de Lisboa e a Dinâmica Urbana (séculos XVI-XIX)*, CML - Pelouro da Cultura – Divisão de Arquivos, Lisboa, 1995. pp. 101-120.

²¹⁶ MONTEIRO, Cláudio, *Escrever Direito por linhas rectas. Legislação e planeamento urbanístico na Baixa de Lisboa (1755-1833)*, AAFDL, 2010. p. 53.

A Lisboa Joanina

Se a Lisboa de D. João V é mais lembrada pelas realizações arquitectónicas do que urbanas,²¹⁷ não devemos esquecer o importante papel que teve o planeamento da expansão da cidade para ocidente neste reinado, bem como a formação e experiência adquirida pelos engenheiros militares nas diversas obras e Casas do Risco da altura,²¹⁸ muito úteis na aplicação de uma série de conhecimentos e princípios na reconstrução pombalina de Lisboa.

A reformulação feita ao projecto da cintura fortificada de Lisboa em 1700,²¹⁹ ainda no reinado de D. Pedro II, fixando definitivamente o perímetro que orientou o crescimento da cidade até ao século XIX,²²⁰ e a divisão de Lisboa em duas dioceses, em 1717, ambicionada e conseguida por D. João V, abriu caminho para o planeamento da expansão da zona ocidental e norte da capital, apenas materializado no reinado de D. José I com os delineamentos pós-terramoto de 1756 e 1757.²²¹

A intenção Joanina de transformar Lisboa em duas cidades ou numa cidade com duas partes – a saber a nova Lisboa Ocidental, onde se concentrariam os edifícios monumentais representativos do poder real e eclesiástico e que seria a capital do império português, e a Lisboa Oriental preexistente, relativamente deixada à sua sorte, polarizada pela antiga Sé. O levantamento da cidade, concluído em 1716, que foi utilizado para a divisão administrativa e eclesiástica concedida pelo papa no mesmo ano, e a contratação de Filippo Juvarra, em 1717, com o objectivo expresso de conceber o novo conjunto de palácio real e igreja patriarcal, confirmam este propósito de confirmação de uma nova autoridade imperial de D. João V, ultrapassado que estava o conflito com Espanha e reconhecida a independência pela Santa Sé no reinado anterior. A esta ambição não seria alheio o facto da descoberta e exploração de jazidas auríferas significativas no Brasil que suportariam os custos da empresa real.²²²

Apesar da equacionada proposta de Juvarra para a edificação de um novo palácio real e patriarcal, sen-

²¹⁷ Lembramos a título de exemplo o Aqueduto das Águas Livres, a remodelação do Palácio Real, a transformação da Capela Real em Patriarcal de Lisboa e o Real Palácio e Convento de Mafra.

²¹⁸ Lembramos a propósito da formação dos engenheiros militares as obras teóricas de Manuel Azevedo Fortes, Engenheiro-Mor do Reino a partir de 1719, como por exemplo *“O Engenheiro Português”* publicado em 1728, e o *“seu papel como introdutor das novas correntes filosóficas europeias”* in ROSSA, Walter, *Além da Baixa. Índícios de Planeamento Urbano na Lisboa Setecentista*, Ministério da Cultura – IPPAR, Lisboa, 1998, p. 19.

²¹⁹ *“Planta da cidade de Lisboa no tocante à sua fortificação e emendas nella propostas e acatadas pe.los eng.os Francisco Pimentel & M.^{el} Mexia da Silva & M.^{el} Az.^{do} Fortes & Ant.^o Velho de Az.^{do} & M.^{el} do Couto & M.^{el} Pinto de V.^o Lobos na ultima vistoria que por ordem de sua magestade que deus guarde se fez no ano de 1700.”* IAN/TT Casa Cadaval, Cod. 27.

²²⁰ Este perímetro era coincidente com aquele definido em 1650, *“o mais lógico em termos topográficos, o mais inteligente no que diz respeito às perspectivas de crescimento e reforma da cidade.”* in ROSSA, Walter, *Além da Baixa. Índícios de Planeamento Urbano na Lisboa Setecentista*, Ministério da Cultura – IPPAR, Lisboa, 1998, p. 18.

²²¹ No *“Plano para a zona compreendida entre o Bairro Alto, Amoreiras, Arco do Carvalho, Sã Sebastião a Pedreira, Anjos e Rossio da autoria de Carlos Mardel, Eugénio dos Santos, Elias Poppe e Carlos Andréis, feita segundoas directrizes de Manuel da Maia, 11 de Agosto de 1757.”* MC.DES.0981 e no *“Plano para a zona compreendida entre o Largo do Rato, São Paulo, Alcântara e Arco do Carvalho da autoria de Filipe Roiz de Oliveira, Manuel Álvares Calheiros, Gualter da Fonseca, Lourenço Botelho e Thomaz Roiz da Costa. Feita segundo as directrizes de Manuel da Maia; encontra-se truncada não se conhecendo a sua metade Oriental, 5 de Novembro de 1756.”* MC.DES.0982. ambos os desenhos reproduzidos em ROSSA, Walter, *Além da Baixa. Índícios de Planeamento Urbano na Lisboa Setecentista*, Ministério da Cultura – IPPAR, Lisboa, 1998

²²² ROSSA, Walter, *“A Imagem Ribeirinha de Lisboa”* in *A Urbe e o Traço. Uma década de estudos sobre o Urbanismo Português*, Almedina, Coimbra, 2002, pp. 93-100.

sivelmente no sítio de Buenos Aires e encosta da Lapa, a opção que se materializou mais tarde foi a de renovar o existente palácio real, obra conduzida por Antonio Canevari, e transformar a capela real em igreja patriarcal, com um projecto da autoria de Ludovice. Ainda assim, durante alguns anos a ideia do novo complexo real frutificou e, para além do investimento no projecto do palácio e patriarcal, existiram também planos para a expansão da nova Lisboa, como comprovam em 1719 a elaboração de um conjunto de desenhos para a abertura de largas e compridas ruas em função do novo edifício da igreja patriarcal, aparentemente delineados em conjunto com o levantamento da área ocidental da cidade delimitada pela Linha Fundamental de Fortificação, elaborado por Manuel da Maia.²²³

Os planos de expansão que conhecemos, para esta parte da cidade, foram desenhados imediatamente após o terramoto e formalizaram uma intenção de regularizar o crescimento orgânico da cidade que se vinha a realizar desde o século XVI para poente e para o interior. Como referimos, este crescimento continuava a ser catalisado pela implantação de casas conventuais, quintas e palácios ao longo dos principais caminhos de acesso à cidade, pontuando esta rede de comunicações de carácter eminentemente rural com alguns trechos de urbanidade que se iam progressivamente sedimentando e formando ruas muitas vezes designadas “*direitas*”, quer pelo sítio a que conduziam quer pela “*empírica vontade estruturadora do crescimento urbano*.”²²⁴

Apesar disso, a inclinação pela regularização já se manifestava de outros modos, em 1745, com a obrigatoriedade imposta por Decreto de D. João V de 13 de Abril,²²⁵ que estabeleceu a largura mínima de 25 palmos, cerca de 5,5 metros, para as novas ruas ou serventias públicas que viessem a ser abertas em Santa Isabel e outros bairros ocidentais, tendo tido depois uma aplicação genérica na cidade.²²⁶ A definição de dimensões mínimas para os arruamentos respondia também a uma necessidade de circulação das carruagens cujo uso entretanto se generalizava,²²⁷ implicando também uma série de outras obras relacionadas com a mobilidade.²²⁸ Entre estas destacam-se a demolição de algumas portas medievais²²⁹ que limitavam a circulação e a abertura das estradas que ligavam Lisboa a Sintra e o centro da cidade às quintas reais de Belém, passando pelo paço das Necessidades, que seria edificado entre 1742 e 1750, e pelo paço de

²²³ ROSSA, Walter, “A Imagem Ribeirinha de Lisboa” in *A Urbe e o Traço. Uma década de estudos sobre o Urbanismo Português*, Almedina, Coimbra, 2002. pp. 107-108.

²²⁴ ROSSA, Walter, *Além da Baixa. Índícios de Planeamento Urbano na Lisboa Setecentista*, Ministério da Cultura – IPPAR, Lisboa, 1998. p. 15.

²²⁵ Transcrito em ROSSA, Walter, *Além da Baixa. Índícios de Planeamento Urbano na Lisboa Setecentista*, Ministério da Cultura – IPPAR, Lisboa, 1998. p. 141.

²²⁶ MONTEIRO, Cláudio, *Escrever Direito por linhas rectas. Legislação e planeamento urbanístico na Baixa de Lisboa (1755-1833)*, AAFDL, 2010. p. 49.

²²⁷ RAPOSO, José Hipólito, “Breve apontamento da evolução dos transportes de Lisboa” in *AAVV, Lisboa em movimento / Lisbon in motion 1850-1920*, Livros Horizonte e Lisboa 94, Lisboa, 1994. pp. 175-197.

²²⁸ “algumas dessas reformas implicavam a contemplação de um dos conceitos-chave da era barroca: a mobilidade. A construção de infraestruturas para a circulação de carruagens acabou por se transformar numa obsessão, o que levou à demolição das portas medievais da cidade e ao alargamento de ruas e estradas.” in ROSSA, Walter, “A Imagem Ribeirinha de Lisboa” in *A Urbe e o Traço. Uma década de estudos sobre o Urbanismo Português*, Almedina, Coimbra, 2002. p. 113.

²²⁹ Como por exemplo a Porta de Santa Catarina. Sendo que algumas das portas já tinham tido o mesmo destino, caso da Porta de Santo Antão que tinha sido retirada em 1727 para a entrada pública em Lisboa do Marquês de los Balbases, embaixador extraordinário de Espanha conforme escreveu PASTOR DE MACEDO, Luiz, *Lisboa de Lés-a-lés*, vol. III, Lisboa, 1942, p. 148.

Alcântara,²³⁰ ou seja, ligando as residências reais existentes e preconizadas na altura.

O projecto da estrada entre Lisboa e Sintra foi elaborado por Manuel da Maia em 1718²³¹ e, em 1727, foi elaborado o levantamento para o projecto de uma alameda contínua de cerca de doze quilómetros que contemplava também a regularização da margem e a construção de um cais entre Belém e o Cais de Santarém,²³² desenhado por Carlos Mardel, eventualmente em parceria com Custódio Vieira, entre 1742 e 1746.

A regularidade da composição da alameda marginal, que ligava o Paço da Ribeira à Quintas de Belém, articulando diversos palácios e edifícios religiosos edificadas fora do perímetro da cidade, junto ao rio, ainda teve partes edificadas mas foram muito danificadas e destruídas aquando do terramoto de 1755 e com as reformulações e sucessivos aterros posteriores.

Para além destas vias de comunicação exteriores à cidade e da referência que fizemos à imposição de uma largura mínima de 5,5 metros para as novas ruas e serventias públicas, existiram mais algumas medidas avulsas que visaram essencialmente melhorar as condições de circulação viária. Rossa refere duas destas medidas: o decreto de 17 de Julho de 1745 que estabelecia critérios de modo a controlar a altura e projecção das sacadas e outras saliências de fachada sobre o espaço público, agindo essencialmente sobre a cidade preexistente; e o decreto de 25 de Agosto de 1755 que, a pretexto do pedido de abertura da Rua de São Filipe Nery ao Rato, dispunha que as novas ruas tivessem uma largura mínima que permitisse a passagem de duas carruagens a par.²³³

Na planta mandada elaborar em 1777, no final do reinado de D. José e do respectivo consulado pombalino, identificam-se pela cor vermelha as áreas que foram arruadas ou consolidadas antes do terramoto de 1755 e, nestes traçados, aqueles que junto ao Rato, em Santa Isabel e próximo do Colégio dos Nobres foram edificadas no período Joanino e imediatamente antes do terramoto. Sendo também a partir destes que podemos deduzir algumas características morfológicas dos arruamentos deste período.

Os tipos de ruas entre a Restauração de 1640 e o Terramoto de 1755

Este período, que mediou a Restauração da Independência de 1640 e o terramoto de 1755, pode ser subdividido: um primeiro tempo até ao fim do conflito com Espanha, em 1668, e ao reconhecimento internacional da soberania e independência de Portugal; e um segundo espaço temporal daí até 1755. Esta

²³⁰ ROSSA, Walter; “A Imagem Ribeirinha de Lisboa” in *A Urbe e o Traço. Uma década de estudos sobre o Urbanismo Português*, Almedina, Coimbra, 2002. p. 113-114.

²³¹ Presente na “*Carta topographica que comprehende todo o terreno desde as cidades de Lisboa Occidental e Oriental té a vila de Mafra, com todos os lugares, q. contem na sua extenção*”, Real Academia de la Historia de Madrid, R. 196, Sign. C/lc2p., conforme referido em ROSSA, Walter; “A Imagem Ribeirinha de Lisboa” in *A Urbe e o Traço. Uma década de estudos sobre o Urbanismo Português*, Almedina, Coimbra, 2002. p. 113.

²³² “*Projecto do Cais Novo de Belém ao Cais de Santarém (Lisboa)*”, Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Habitação, Lisboa, conforme referenciado em ROSSA, Walter; “A Imagem Ribeirinha de Lisboa” in *A Urbe e o Traço. Uma década de estudos sobre o Urbanismo Português*, Almedina, Coimbra, 2002. p. 120.

²³³ ROSSA, Walter; *Além da Baixa. Índícios de Planeamento Urbano na Lisboa Setecentista.*, Ministério da Cultura – IPPAR, Lisboa, 1998. p. 34.

subdivisão reflecte a conjuntura nacional e as realizações urbanas em Lisboa, ou seja, no primeiro o maior investimento na defesa das fronteiras do reino condicionou as realizações na capital, apesar de se terem criado as fundações de uma escola de arquitectura e urbanismo com fortes influências da engenharia militar que influenciou a prática posterior, sendo que no segundo período, após o reconhecimento da independência do reino, se iniciam as operações urbanas programadas com o propósito da criação de uma grande capital imperial, especialmente a partir de D. João V.²³⁴

Apesar desta subdivisão temporal, que poderia orientar a classificação de tipos conforme a sua data de realização, sendo fiéis ao propósito e metodologia da dissertação, preferimos definir tipos de ruas em função da operação urbana e processo de produção que esteve na génese morfológica de cada arruamento. Assim, distinguimos a **rua nova**, aberta e sobreposta ao tecido consolidado; a **rua regularizada**, cujo traçado original é anterior mas nesta altura sofre alterações morfológicas que justificam a sua consideração como tipo específico; e a **rua de expansão**, quer seja produzida por sedimentação quer por justaposição do traçado.

117

A **rua nova** deste período não deve ser confundida com a rua nova medieval. Apesar do processo de produção ser semelhante, a justaposição ou sobreposição de um traçado a um tecido urbano consolidado preexistente, esta rua nova apresenta uma maior regularidade do traçado e consistência na dimensão da largura, que no caso referido da Rua Nova do Almada estimamos que teria cerca de 20 a 25 palmos (pela cartografia) ou 30 a 35 palmos (pela documentação escrita), ou seja, aproximadamente 4,4 a 5,5 metros ou 6 a 7 metros.

A criação deste arruamento partilha um propósito comum com as ruas regularizadas: a melhoria das condições de circulação, sendo que no caso das regularizações se pretendia também dotar as ruas de uma dimensão que permitisse suportar a existência de um comércio com alguma importância no contexto lisboeta da altura, os ourives do ouro e da prata, e portanto consistiam em ruas de excepção que complementavam o papel da Rua Nova dos Mercadores como elemento hierárquico superior do tecido urbano da Baixa de Lisboa. Assim, as **ruas regularizadas** neste período, quer a Rua dos Ourives do Ouro, apesar das variações de perfil causadas pela inflexão do traçado, quer a Rua dos Ourives da Prata, que teve o seu traçado completamente regularizado, aparentemente se pautaram por uma largura de aproximadamente 47 palmos, ou seja, um pouco mais de 10 metros.

As **ruas de expansão** conformaram-se a partir de dois processos de produção distintos que, no caso de Lisboa e ao longo deste período, se revelaram complementares para a transformação da evolvente rural à cidade em espaço urbano.

²³⁴ “Ao longo de todo o reinado de D. Pedro II e fundamentalmente com D. João V e D. José, é notória uma evolução do pensamento e da atitude perante os problemas de ordem urbana. Se, com D. Pedro II, principalmente após o fim das guerras da Restauração, se vai gradualmente reconhecendo uma necessidade de ajustamento da Cidade à realidade europeia da época, com D. João V e D. José é patente o interesse da Coroa em tomá-la como um todo, considerando-a um corpo na sua totalidade, procurando dar-lhe coerência, tentando suprir as suas necessidades mais básicas, elaborando até regras que sintetizam e aprofundam os princípios há já muito presentes no discurso urbano do Senado e da Coroa.” MURTEIRA, Maria Helena da Cunha, “Lisboa da Restauração às Luzes – Uma análise da evolução urbana.” in *Actas das Sessões do I Colóquio Temático: O Município de Lisboa e a Dinâmica Urbana (séculos XVI-XIX)*, Padrão dos Descobrimentos, 8 a 11 de Março de 1995, CML - Pelouro da Cultura - Divisão de Arquivos, Lisboa, 1995. p. 91.

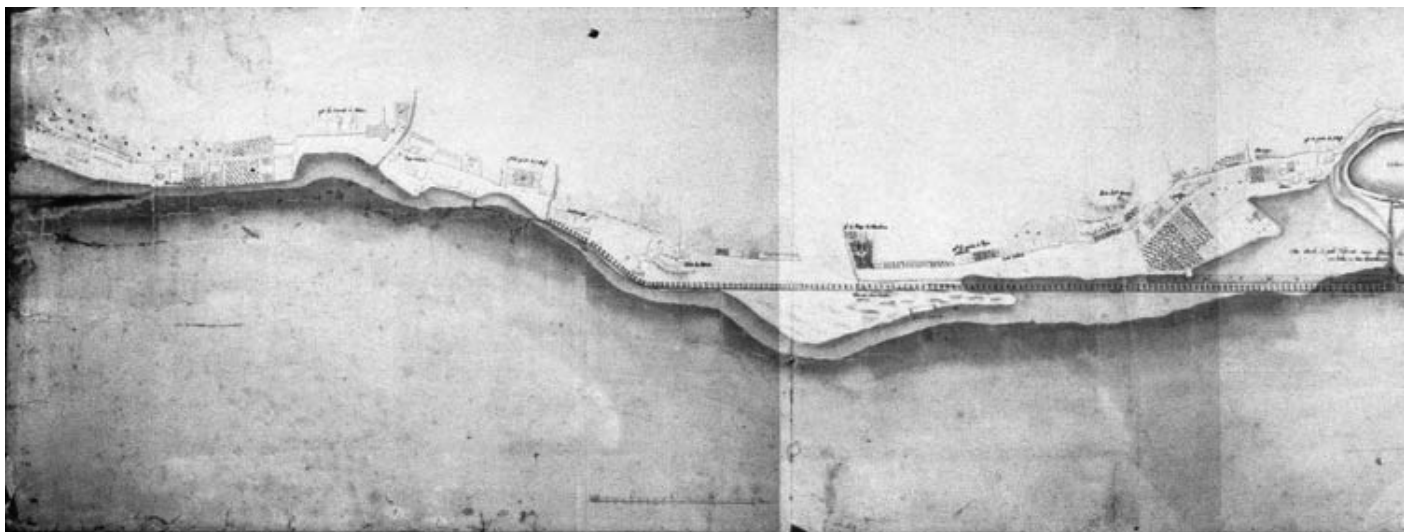


fig. 02.21 • “*Projecto do Cais Novo de Belém ao Cais de Santarém (Lisboa)*”, atribuído a Carlos Mardel (c. 1742-1746). Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Habitação.

fig. 02.22 • Fotografia da Rua da Páscoa em Santa Isabel. Arquivo Fotográfico Municipal, cota: PT/AMLSB/JHG/S04130.

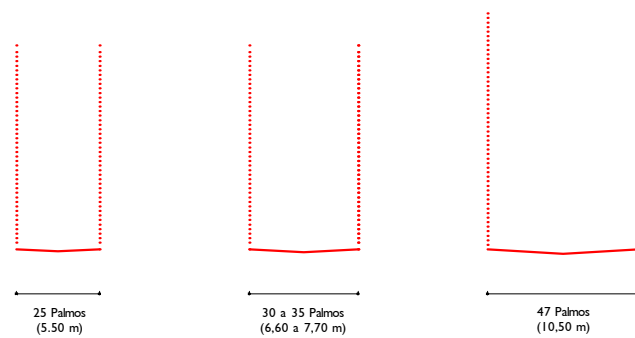
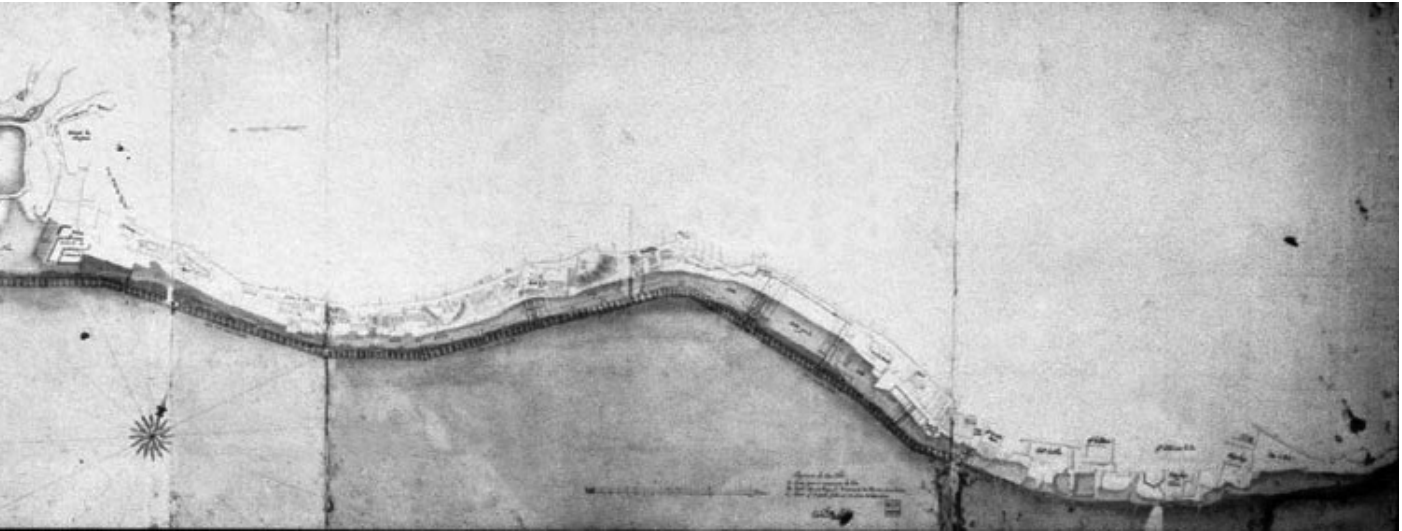


fig. 02.23 • Secções transversais-tipo de: rua de expansão regulada (25 palmos); rua nova (30 a 35 palmos); rua regularizada (47 palmos). (1:500)

Por um lado temos as **ruas de expansão orgânica**, conformadas a partir de um processo de sedimentação urbana sobre o traçado geomórfico dos caminhos de acesso à cidade, prolongando um processo que já era comum. Este processo foi aliás relativamente permanente no tempo, existindo alturas em que a edificação de palácios e complexos religiosos fomentaram e geraram maiores dinâmicas na consolidação destes caminhos e estradas em arruamentos bem como das suas áreas limítrofes, agindo como focos irradiantes de urbanidade. Como já referimos, muitas vezes partes destas ruas ganhavam o atributo toponímico “*direita*”, chegando a ser contadas mais de três dezenas de ocorrências na cartografia de meados do século XIX²³⁵ destes casos específicos de **ruas direitas** que incluímos nas **ruas de expansão orgânica** deste período.

Por outro, a partir do reinado de D. João V, existiu uma preocupação em ordenar e regular estas transformações do espaço envolvente à cidade. A partir dos diferentes decretos publicados e pela observação da cartografia da época e do estado actual dos arruamentos traçados e edificados na altura é possível deduzir algumas características das **ruas de expansão regulada** deste período. Assim, estes arruamentos têm um traçado tendencialmente recto e procuram constituir traçados urbanos ortogonais, adequando-se no entanto a preexistências naturais e artificiais. Pautam-se por uma largura regulamentar mínima de 25 palmos, cerca de 5,5 metros, ainda observável por exemplo em Santa Isabel, junto ao largo do Rato.

Considerações sobre os tipos de ruas entre a Restauração de 1640 e o Terramoto de 1755

Apesar destes distintos tipos de ruas que definimos, deve ser referido que tanto as operações de abertura e regularização de arruamentos no tecido consolidado, por um lado, como os arruamentos que configuraram os traçados de expansão, por outro, se fundamentam em princípios comuns que se vão acentuando no tempo ao longo do período em causa.

Assim, reconhece-se uma consciente procura de regularidade dos arruamentos, quer do traçado quer da largura. Regularidade essa que era considerada sinónimo de beleza, entendida como o acordo das partes que compunham não só os elementos arquitectónicos como o espaço urbano que confinavam.²³⁶ Recorrendo a métodos e práticas da disciplina que se vão consolidando: desde as iniciais práticas dos cordeamentos, tanto para as medições de levantamento como para o traçado de projecto no sítio, até às mais evoluídas elaborações de levantamentos cartográficos dos sítios²³⁷ como base para o ensaio desenhado de uma concepção mental do espaço da cidade, já informada por conhecimentos de áreas do saber conexas, como a geometria e a matemática, e enquadrada por uma transmissão académica de conhecimentos teóricos disciplinares que se assumiam portugueses, fruto de uma síntese das práticas quotidianas internas com as influências externas chegadas pelas mais variadas vias.

²³⁵ AMADO, Ana, *A Rua Direita nas cidades Portuguesas – Leitura tipo-morfológica do elemento urbano na actualidade*, Dissertação de Mestrado em Desenho Urbano e Projecto de Espaço Público, Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa, 2012, pp. 113.

²³⁶ ROSSA, Walter, *Além da Baixa. Índices de Planeamento Urbano na Lisboa Setecentista*, Ministério da Cultura – IPPAR, Lisboa, 1998, pp. 34-35.

²³⁷ Para este facto terá contribuído que o cargo de Cartógrafo-Mor do Reino era acumulado com o cargo de Engenheiro-Mor Reino durante os anos da Restauração.

Na sua origem, a teoria urbana portuguesa, enquanto herdeira dessa prática pragmática que se tinha formado com a obrigação de realizar cidades um pouco por todo o mundo conhecido, condicionada por preexistências físicas e dotada dos meios e fundos disponíveis na altura, que seriam quase sempre escassos face à dimensão das necessidades, assumiu como valores a eficiência e a economia das soluções e como meio a adequação das concepções mentais aos sítios reais.²³⁸ A utilização destes princípios é perceptível, por exemplo, na capacidade de adequação a preexistências como o demonstram as aberturas e regularizações de ruas no centro de Lisboa, que aproveitam traçados preexistentes, e também as deformações impressas pelas preexistências físicas e humanas nos traçados ortogonais de expansão.

02.3.6. Lisboa Iluminista (Pombalina) [1755-1777]

A excepcionalidade do caso da reedificação da área central de Lisboa que sucedeu ao terramoto de 1755 implica a abertura de uma entrada específica na estrutura cronológica do texto que trate exclusivamente a operação urbana que conformou as ruas da Baixa Pombalina. Para isso, para além da observação das ruas na actualidade, fundamentamo-nos nas reproduções das peças desenhadas originais e nas diversas publicações sobre o tema, das quais destacamos a obra de José-Augusto França que inicialmente abordou a questão, *Lisboa Pombalina e o Iluminismo*,²³⁹ e a partir do qual diversos outros autores se têm seguido.

121

A Baixa Pombalina e o desenho iluminista de uma nova (so)ci(e)dade

A imensa destruição causada pelo terramoto e sequentes *tsunami* e incêndios, a 1 de Novembro de 1755, destruiu cerca de 2 000 das 20 000 casas e deixou outros dois terços inabitáveis²⁴⁰ para a população que sobreviveu. Para além da destruição completa do Paço Real, dos conventos apenas cerca de um sétimo permaneceu utilizável, cerca de 30 casas nobres ficaram arruinadas e a casa de ópera e 6 hospitais desmoronaram-se. Dos 200 000 habitantes estimados à altura, Lisboa perdeu cerca de 10 000 a 20 000 habitantes.²⁴¹

A gravidade da situação esteve na base das imediatas medidas ordenadas pelo Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra de D. José I, Sebastião José de Carvalho e Melo, Conde de Oeiras e depois Marquês de Pombal. Para além da necessária ordem social que importava restabelecer e de assegurar as necessidades mais básicas à população, o ministro do Rei incumbiu o Duque de Lafões de encarregar o Engenheiro-mor do Reino, Manuel da Maia, de estudar a urgente reconstrução da capital.

Ao longo das 3 partes da “Dissertação...”²⁴² que escreve como resposta à encomenda do futuro Marquês de Pombal, cuja primeira parte entrega logo a 4 de Dezembro de 1755, Manuel da Maia discorre sobre

²³⁸ Como por exemplo Figueiredo de Seixas aconselha no seu Tratado de Ruação e parece ter sido prática corrente medieval. A este propósito veja-se TRINDADE, Luísa, *Urbanismo na composição de Portugal*, Imprensa da Universidade de Coimbra, Coimbra, 2013.

²³⁹ FRANÇA, José-Augusto, *Lisboa Pombalina e o Iluminismo*, 2ª ed., Lisboa, 1977.

²⁴⁰ FRANÇA, José-Augusto, *Lisboa: Urbanismo e Arquitectura*, Livros Horizonte, Lisboa, 2005.

²⁴¹ FRANÇA, José-Augusto, *Lisboa: Urbanismo e Arquitectura*, Livros Horizonte, Lisboa, 2005.

²⁴² “Dissertação sobre a renovação da Cidade de Lisboa, por Manuel da Maia, Engenheiro mor do Reino” publicada em FRANÇA, José-Augusto, *Lisboa Pombalina e o Iluminismo*, 2ª ed., Lisboa, 1977.

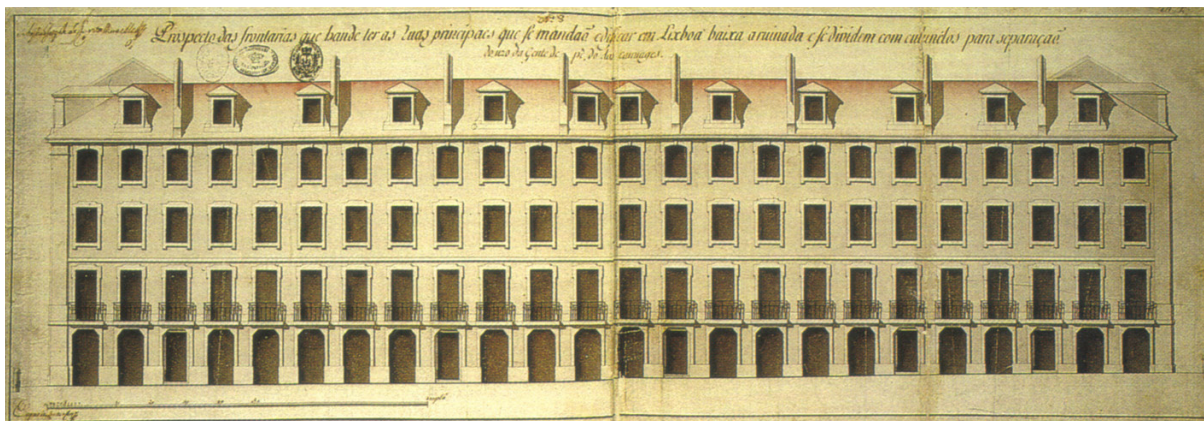


fig. 02.24 • Plano da Reconstrução Pombalina. “Planta Topographica da Cidade de Lisboa arruinada também segundo o novo Alinhamento dos Architectos Eugénio dos Santos e Carvalho e Carlos Mardel”

fig. 02.25 • “Prospecto das frontarias que hande ter as ruas principaes que se mandaõ edificar em Lixboa baixa arruinada e se dividem com colunelos para separaçõ do uzo da gente de pé do das carruages.”, Eugénio dos Santos e Carvalho, 1758, Arquivo Municipal de Lisboa, Cartulário Pombalino, documento n.º 1.

as questões relativas à reconstrução da cidade e avança cinco hipóteses de reconstrução, expondo argumentos a favor e contra, pesando vantagens e desvantagens das soluções que enuncia de forma clara, mostrando experiência, visão e capacidade de síntese das áreas de conhecimento necessárias à execução dessa empresa. No seu texto, em cada passagem oportuna, Manuel da Maia fundamenta a preferência pela edificação de uma cidade *ex-novo* no sítio da Lisboa arruinada.

Passados apenas quatro meses, a 19 de Abril de 1756, em aditamento à terceira parte da “*Dissertação...*” foram entregues 6 plantas elaboradas por 3 equipas de engenheiros militares da Casa do Risco das Reais Obras Públicas de Lisboa, que responderam às distintas premissas e condicionamentos ditados por Manuel da Maia para cada uma das soluções desenhadas para a reedificação da parte central de Lisboa.

A solução urbana desenhada pelo Capitão de Engenharia Eugénio dos Santos, que era também arquitecto do Senado da cidade,²⁴³ foi a preferida por Pombal para desenvolvimento do Plano de reconstrução da capital, sendo secundado na tarefa pelo Tenente Coronel Carlos Mardel, arquitecto da Casa do Risco, e a 2 de Maio de 1758 foi promulgado um Alvará²⁴⁴ de D. José I que anunciava a aprovação do Plano e estabelecia o mecanismo legal para a sua execução.²⁴⁵ O Plano para a reconstrução de Lisboa e as “*Instruções*” necessárias foram enviados um mês depois, a 12 de Junho de 1758, para o Duque de Lafões, Regedor das Justiças, cabendo-lhe a missão de o executar:

A rapidez e execução do processo foi apenas possível devido ao controlo extremo do Estado, ao despotismo iluminado do reinado de D. José exemplarmente levado a cabo pelo seu Secretário de Estado, Sebastião José de Carvalho e Melo, que sustentou a criação de uma nova cidade, concebida para servir a, e servindo-se da,²⁴⁶ emergente burguesia mercantil que aí se restabeleceria, enquanto a nobreza se desinteressava do processo e ocupava maioritariamente as propriedades envolvidas à cidade²⁴⁷ e a presença do clero no centro da cidade era reduzida pelo Plano através da amputação das suas propriedades na Baixa.²⁴⁸

Os elementos de composição essenciais do plano da Baixa

Para além da legislação de suporte à sua realização, o Plano baseava-se em três elementos essenciais: um **traçado urbano**; uma **composição de fachadas**; e um **sistema construtivo**.

²⁴³ RIBEIRO DOS SANTOS, Maria Helena, *A Baixa Pombalina, Passado e Futuro*, Livros Horizonte, Lisboa, 2000. p. 52.

²⁴⁴ Publicado em FRANÇA, José-Augusto, *Lisboa Pombalina e o Iluminismo*, 2ª ed., Lisboa, 1977. pp. 309-313.

²⁴⁵ Centrando-se na questão fundiária, este Alvará é considerado, quer por José-Augusto França (1977) quer por Cláudio Monteiro (2010), um elemento essencial, basilar, de todo o processo de reconstrução.

²⁴⁶ O Decreto de 20 de Janeiro de 1756 que aceitava o donativo “forçado” de quatro por cento sobre as importações feitas pelos homens de negócios da praça de Lisboa, destinado à reedificação da Alfandega e da Bolsa dos comerciantes, e que serviu para custear não apenas essas obras mas também as demais obra públicas da reconstrução de Lisboa. (MONTEIRO, Cláudio, *Escrever Direito por linhas rectas. Legislação e planeamento urbanístico na Baixa de Lisboa (1755-1833)*, AAFDL, Lisboa, 2010. p.208-209.)

²⁴⁷ MONTEIRO, Cláudio, *Escrever Direito por linhas rectas. Legislação e planeamento urbanístico na Baixa de Lisboa (1755-1833)*, AAFDL, Lisboa, 2010. p.187

²⁴⁸ MONTEIRO, Cláudio, “Escrever Direito por linhas rectas” in Tostões, Ana, Rossa, Walter (coord.), Lisboa. O Plano da Baixa Hoje, Catálogo de Exposição, CML, Lisboa, 2008. pp.94-95

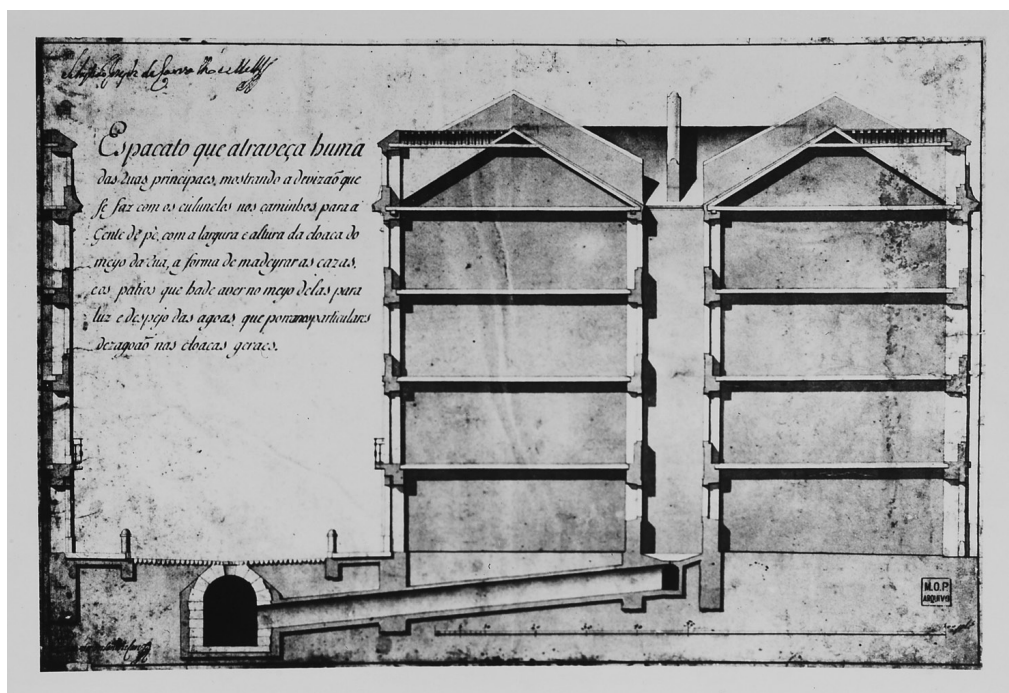
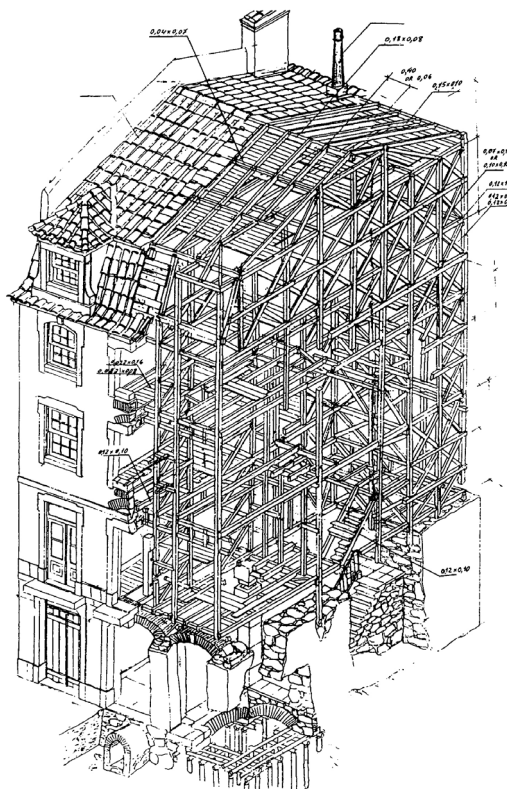


fig. 02.26 • Sistema construtivo. Perspectiva da “gaiola pombalina” do edifício da Rua do Ouro, n.º25 in MASCARENHAS, Jorge, *Sistemas de Construção V - O Edifício de Rendimento da Baixa Pombalina*, Livros Horizonte, 2004

fig. 02.27 • Secção transversal pelo interior do quarteirão e por uma rua principal mostrando o sistema de drenagens. “Espacato que atraveça huma das ruas principais mostrando a divisão que se faz com os colonelos nos caminhos para a gente de pé com a largura e altura da cloaca do meyo da rua, a forma de madeyrar as cazas, e os pateos que ha de aver no meyo delas para luz e despejo das agoas que por canos particulares dezagão nas cloacas geraes.”, Eugénio dos Santos e Carvalho, c. 1758. Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, D.15-I A.L.

A parte principal do traçado urbano, que se desenvolve entre o Rossio e o Terreiro do Paço/Praça do Comércio, na parte baixa e mais plana do vale entre as colinas de São Francisco e do Castelo, caracteriza-se pela sua ortogonalidade regular, sendo composto por duas partes distintas: entre o Rossio e a actual Rua da Conceição o traçado tem uma direcção predominante norte-sul e entre esta última e a Praça do Comércio o traçado ortogonal tem uma direcção predominante nascente-poente. Este traçado, fortemente hierarquizado, tem como principais elementos lineares as três ruas norte-sul que têm o seu início na Praça do Comércio: Rua Áurea, Rua Augusta e Rua da Prata. Os espaços de excepção, as praças, tiveram direito a projectos específicos, e a hierarquia das ruas foi estabelecida através da dimensão do seu perfil,²⁴⁹ das funções dos edifícios²⁵⁰ e do “*programa decorativo*”,²⁵¹ leia-se a composição, das fachadas.

O desenho de fachadas, utilizando elementos modulares, remete para três tipos base²⁵² que correspondiam a níveis hierárquicos de fachadas em função da rua em que se situavam, com excepção das fachadas da Praça do Comércio e do Rossio que tiveram projectos autónomos, respectivamente de Eugénio dos Santos e Carlos Mardel.

125

O inovador sistema construtivo, composto por elementos standardizados de madeira, a gaiola pombalina, assente num forte embasamento de alvenaria de pedra sustentado por fundações de estacaria de pinho verde, concebido para suportar os esforços em caso de novo terramoto, e que se manteria íntegro mesmo após a desagregação da alvenaria de enchimento.

Assim, esta cidade *standardizada*, de traçado regular e aparentemente uniforme, é afinal uma composição hierarquizada, a realização de uma utopia geométrica plena de simbolismos traduzidos nas proporções desenhadas do plano,²⁵³ acentuada pela composição das fachadas e distribuição do programa.

Os tipos de ruas da Baixa Pombalina

As ruas propostas para a reedificação da Baixa alcançavam um grau de modernidade considerável para a época: consideravam a divisão do seu perfil transversal em três partes, sensivelmente um sexto de cada lado para peões nas ruas principais e a parte central, maior, para cavalos e carruagens; e, à semelhança do que é hoje corrente e foi uma relativa inovação para a cidade de Lisboa do século XVIII, corria sob o leito da rua uma infraestrutura de esgotos visitáveis que recebia as águas provenientes dos despejos dos interiores dos quarteirões.

²⁴⁹ Como pode ser observado nos desenhos do Plano e nas “Instruções de 12 de Junho de 1758” que continham o “Plano para se regular o alinhamento das ruas e a reedificação das casas na Baixa da cidade de Lisboa, entre a Rua Nova do Almada e a Padaria, e entre a extremidade septentrional do Rossio até ao Terreiro do Paço” publicado em MONTEIRO, Cláudio, *Escrever Direito por linhas rectas. Legislação e planeamento urbanístico na Baixa de Lisboa (1755-1833)*, AAFDL, Lisboa, 2010. p. 337-346.

²⁵⁰ Conforme atesta o “Decreto de 5 de Novembro de 1760, que distribui as profissões pelas ruas da Baixa e atribui os respectivos nomes”, publicado em MONTEIRO, Cláudio, *Escrever Direito por linhas rectas. Legislação e planeamento urbanístico na Baixa de Lisboa (1755-1833)*, AAFDL, Lisboa, 2010. p. 363-366.

²⁵¹ RIBEIRO DOS SANTOS, Maria Helena, *A Baixa Pombalina, Passado e Futuro*, Livros Horizonte, Lisboa, 2000. pp. 87-96.

²⁵² De acordo com FRANÇA, José-Augusto, *Lisboa Pombalina e o Iluminismo*, 2ª ed., Lisboa, 1977. pp. 106-108.

²⁵³ A propósito das interpretações geométricas e simbólicas do traçado da Baixa Pombalina ver, como exemplo, GANDRA, Manuel J., “A Praça do Real Arco demonstrada” in *Monumentos* n.º 1, DGEMN, Lisboa, Set. 1994. pp. 35-40. ou SANTOS, Vítor Lopes dos, “Breves notas sobre a influência do ideário humanista no território português do plano de Junho de 1755 para a baixa de Lisboa” in *Pedra & Cal* n.º 11, Jul.-Set. 2001. pp. 21-23.

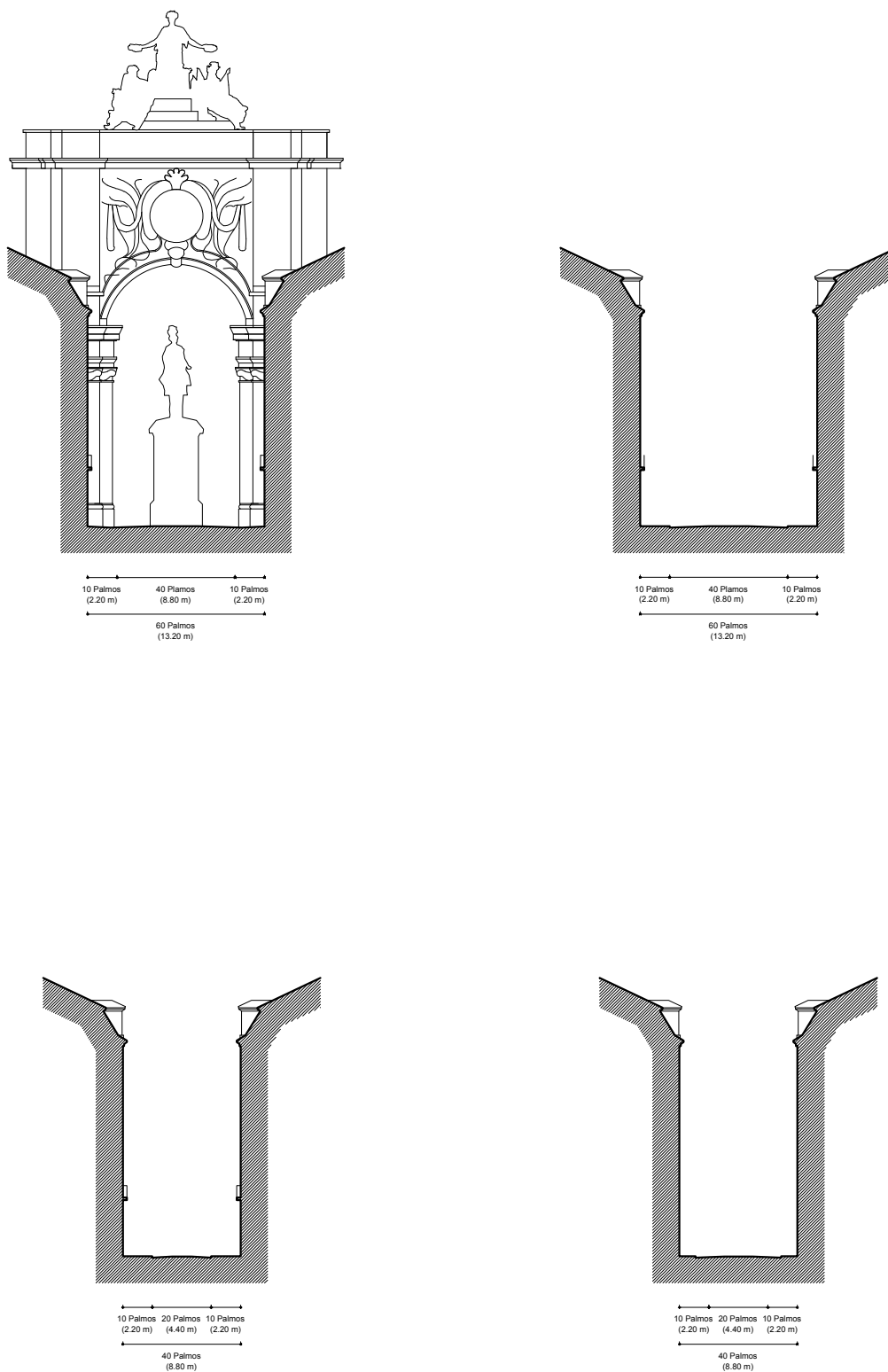


fig. 02.28 • Secções transversais-tipo propostas no Plano Pombalino: **a)** Rua Augusta; **b)** Rua Principal; **c)** Travessa; **d)** Rua Secundária. (1:500)

Em termos morfológicos, e se nos centrarmos nas ruas do traçado urbano da parte mais regular do Plano de reconstrução da Baixa Pombalina, podemos classificá-las em três tipos de ruas: **Ruas Principais, Travessas e Ruas Secundárias.**

As **Ruas Principais** caracterizam-se por terem o perfil mais largo de todas as ruas da Baixa, 60 palmos (13,2 metros), uma composição de fachadas mais elaborada²⁵⁴ do que as restantes ruas e terem-lhes sido destinadas o alojamento dos comerciantes e profissões de maior prestígio,²⁵⁵ concorrendo para a sua maior hierarquia no conjunto.

Nesta classe incluímos a rua a que o plano atribuíu maior importância, a Rua Nova d'El-Rei, actual Rua do Comércio, que acabou por ter mais 5 palmos aproximadamente, concebida para substituir duas ruas da estrutura urbana antecedente ao terramoto, a Rua Nova dos Ferros e a Rua da Confeitaria, sendo que a Rua Nova dos Ferros era a rua com maior vitalidade e que suportava o comércio de maior importância. Apesar do papel para o qual foi conformada, a Rua Nova d'El-Rei não assumiu a importância que lhe era destinada, fosse pela mudança da corte e a importante perda de clientes que esse facto acarretou, pelo papel de articulação entre a Ribeira e a colina de São Francisco que deixou de ter no seu novo traçado ou pela maior importância relativa que assumiram os novos eixos de ligação entre o Terreiro do Paço e o Rossio.

127

Enquadram-se ainda neste tipo de ruas a Rua Augusta e a Rua Áurea, que fazem as ligações directas entre a Praça do Comércio (antigo Terreiro do Paço) e o Rossio; e a Rua da Prata, inicialmente Rua Bella da Rainha, que foi incluída neste conjunto por conformar a saída da Praça do Comércio simétrica à Rua do Ouro. Apesar de no plano terem 60 palmos, a sua concretização ficou um pouco aquém dessa largura.

As **Travessas**, ruas perpendiculares às três principais ruas de sentido norte-sul, cortam o espaço central de nascente a poente do plano, têm 40 palmos (8,8 metros) de largura e uma composição de fachada mais simples, com uma decoração de cantaria simplificada, sem faixas e sem varandas.²⁵⁶ Para estas seis ruas foram programadas ocupações com profissões e comércios secundários.²⁵⁷

De sentido norte-sul mas tendo o seu limite meridional na Rua da Conceição existem três ruas no plano com largura de 40 palmos (8,8 metros), mas cuja adequação do plano ao sítio obrigou a que ficassem mais estreitas, e com uma composição de fachadas semelhante à descrita para as Travessas.²⁵⁸ Estas **Ruas**

²⁵⁴ "...no rés-do-chão, as lojas com uma sequência de portas; no 1º andar, o andar nobre, as varandas de pedra com os gradeamentos em ferro; dois outros andares com janelas; e o telhado com trapeiras com um ritmo alternado." in RIBEIRO DOS SANTOS, Maria Helena, *A Baixa Pombalina, Passado e Futuro*, Livros Horizonte, Lisboa, 2000. p. 87.

²⁵⁵ "Decreto de 5 de Novembro de 1760, que distribui as profissões pelas ruas da Baixa e atribui os respectivos nomes" in MONTEIRO, Cláudio, *Escrever Direito por linhas rectas. Legislação e planeamento urbanístico na Baixa de Lisboa (1755-1833)*, AAFDL, Lisboa, 2010. p. 363-366.

²⁵⁶ RIBEIRO DOS SANTOS, Maria Helena, *A Baixa Pombalina, Passado e Futuro*, Livros Horizonte, Lisboa, 2000. pp. 87-96.

²⁵⁷ "Decreto de 5 de Novembro de 1760, que distribui as profissões pelas ruas da Baixa e atribui os respectivos nomes" in Monteiro, Cláudio, *Escrever Direito por linhas rectas. Legislação e planeamento urbanístico na Baixa de Lisboa (1755-1833)*, AAFDL, Lisboa, 2010. p. 363-366.

²⁵⁸ RIBEIRO DOS SANTOS, Maria Helena, *A Baixa Pombalina, Passado e Futuro*, Livros Horizonte, Lisboa, 2000. pp. 87-96.

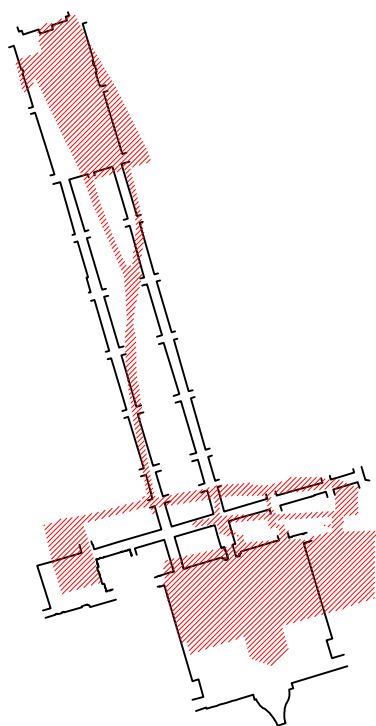
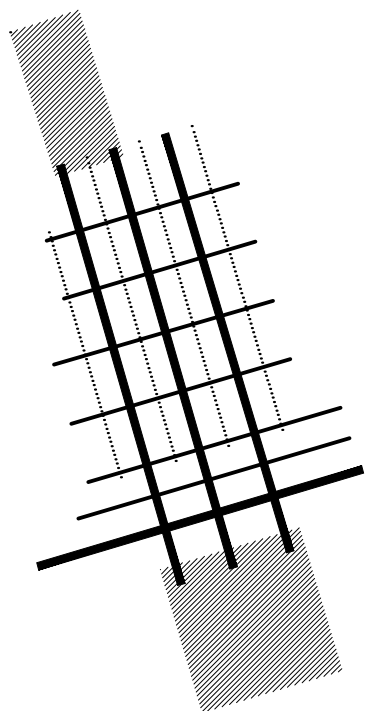


fig. 02.29 • Hierarquia do traçado urbano da Baixa Pombalina. (1:10.000)

fig. 02.30 • Sobreposição dos elementos estruturantes da Baixa Pombalina (a preto) e da Baixa pré-terramoto de 1755 (a vermelho). (1:10.000)

Secundárias foram destinadas a alojar as profissões mais mecânicas e na altura menos dignas,²⁵⁹ consistindo no nível hierárquico mais baixo dos arruamentos da Baixa.

Estas dimensões são muito próximas daquelas que Manuel da Maia deixou escritas nas instruções para um dos planos de expansão da cidade de Lisboa para ocidente²⁶⁰ e que considerava 60 palmos para as ruas principais, 40 palmos para as ruas de menor importância e 30 palmos para as travessas. À semelhança do processo de planeamento da Baixa, também aí eram dadas indicações para a composição das fachadas das ruas que contemplavam o número de pisos, o tipo de vãos de cada piso e eram dadas indicações para distinção das ruas através da cor das portas e janelas dos edifícios.

Persistências e permanências

Quando comparamos as plantas da Baixa de Lisboa anterior e posterior ao terramoto, encontramos continuidade na sobrevivência de alguma toponímia adaptada e nas sobreposições morfológicas de elementos urbanos regularizados.

São desta situação caso evidente os espaços excepcionais do Terreiro do Paço/Praça do Comércio, do Rossio e da Praça da Patriarcal, hoje Praça do Município, mas encontramos também a sobrevivência de alguns importantes arruamentos através da sua regularização. Descrevemos o caso da Rua Nova dos Ferros e da Rua da Confeitaria que em parte originam o traçado da Rua Nova d'El Rei, actual Rua do Comércio, mas podemos também referir o caso da Rua Nova do Almada que mantém o seu traçado quase inalterado ou o caso da Rua dos Ourives do Ouro cujo traçado é desdobrado entre a Rua Áurea e a Rua Augusta.

Existem então casos de heranças hierárquicas morfológicas e funcionais²⁶¹, de persistências de direcções, de memórias de traços, nesta cidade refeita de novo que interessam reter e aos quais voltaremos mais adiante.

Para “Além da Baixa” - a reconstrução da cidade no século XVIII

Enquadradas pelo Plano de reconstrução Pombalino foram ainda contemplados um conjunto de arruamentos envolventes à Baixa, seguindo princípios semelhantes mas cujo grau de realização ou obsessão geométrica não foram, na generalidade, tão elevados. Aos conjuntos urbanos edificados na altura exteriores do perímetro da Baixa, Walter Rossa chamou eloquentemente a cidade “*Além da Baixa*”,²⁶² termo que aqui recuperamos para identificar não só as operações que contemplaram a reconstrução mas também a expansão da cidade e pontualmente a abertura e regularização de ruas singulares.

²⁵⁹ “Decreto de 5 de Novembro de 1760, que distribui as profissões pelas ruas da Baixa e atribui os respectivos nomes” in Monteiro, Cláudio, *Escrever Direito por linhas rectas. Legislação e planeamento urbanístico na Baixa de Lisboa (1755-1833)*, AAFDL, Lisboa, 2010. p. 363-366.

²⁶⁰ Instruções datadas de 9 de Abril de 1756, tendo um excerto sido publicado em TOSTÕES, Ana, ROSSA, Walter (coord.), *Lisboa. O Plano da Baixa Hoje*, Catálogo de Exposição, CML, Lisboa, 2008. p. 66.

²⁶¹ ROSSA, Walter; “No 1º Plano” in TOSTÕES, Ana, ROSSA, Walter (coord.), *Lisboa. O Plano da Baixa Hoje*, Catálogo de Exposição, CML, Lisboa, 2008. p. 59.

²⁶² ROSSA, Walter; *Além da Baixa. Índícios de Planeamento Urbano na Lisboa Setecentista*, Ministério da Cultura – IPPAR, Lisboa, 1998.

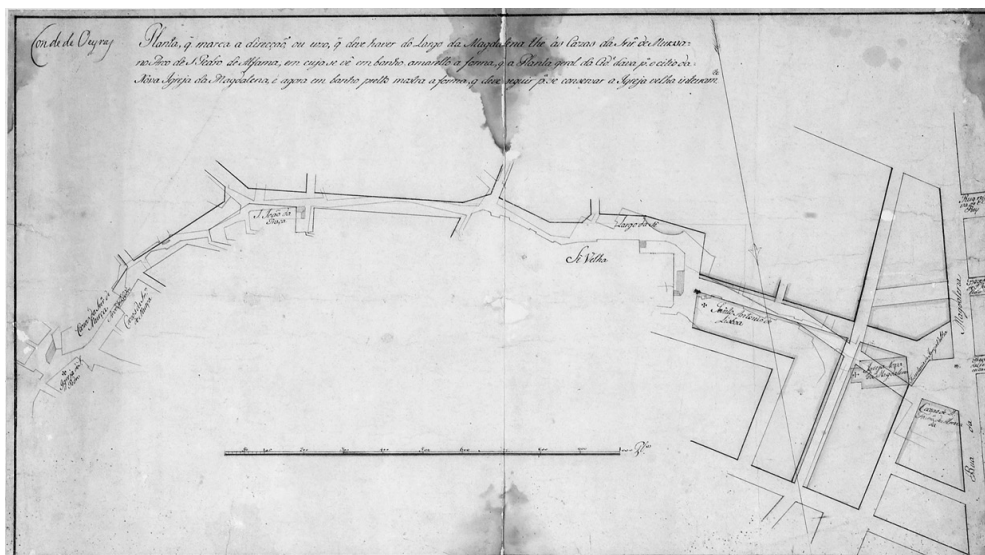
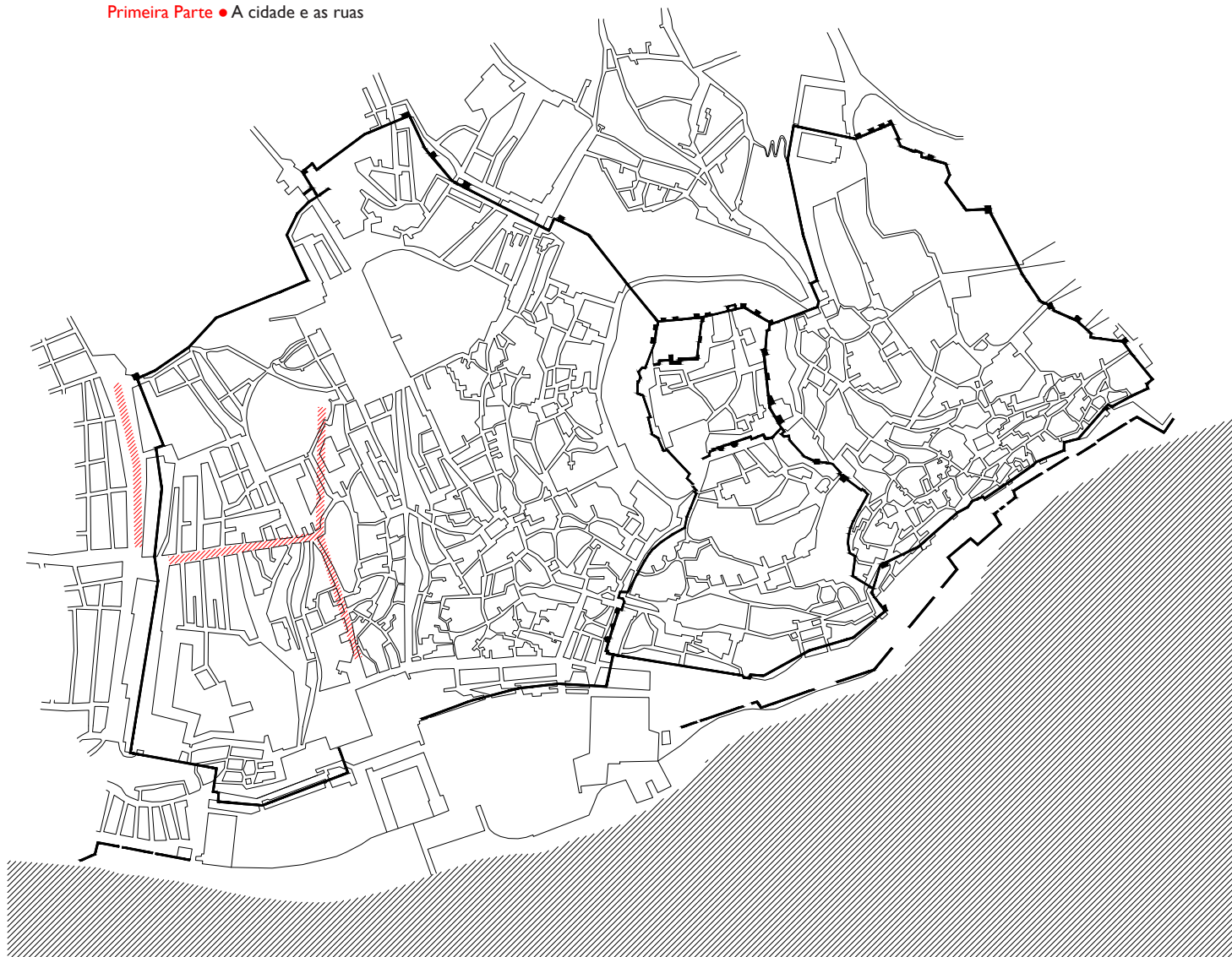


fig. 02.31 • O Chiado - regularização de arruamentos com 54 palmos de largura a poente da Baixa Pombalina. Sobreposição do traçado dos arruamentos à cartografia de Lisboa anterior ao terramoto de 1755. (1:10.000)

fig. 02.32 • Regularização de arruamentos a nascente da Baixa Pombalina. "Planta q marca a direcção... do Largo da Magdalena the às Cazas da Snr.ª de Murssa... p.º se conservar a Igreja velha inteiramentem." Arquivo do Gabinete de Estudos Olisiponenses - Colecção Vieira da Silva. in TOSTÕES, Ana, ROSSA, Walter (coord.), *Lisboa. O Plano da Baixa Hoje*, Catálogo de Exposição, CML, Lisboa, 2008.

O Chiado

O caso dos arruamentos traçados no Chiado entre os conventos de São Francisco, do Carmo e da Trindade são exemplo da adequação e flexibilidade no acto de executar a forma urbana preconcebida. Apesar do traçado ortogonal idealizado no plano ser relativamente adequado a preexistências construídas, a abstracção da grelha deformada proposta sobre o sítio que continha complexas preexistências topográficas e cadastrais numa posição secundária da proposta desenhada para a nova cidade, sofreu alterações e acertos. Para esse facto terá contribuído também a tardia edificação desta parte da cidade em que, ao invés da aplicação directa da solução desenhada no plano que obrigava a um controle e investimento semelhante ao que existiu na Baixa, existiu um maior compromisso com a estrutura urbana anterior ao terramoto, demonstrando a capacidade de adequação e flexibilidade na gestão do plano, por opção inexistente na parte da Baixa.

Em concreto, promoveu-se a regularização de arruamentos preexistentes quando se aproximavam dos traçados propostos e quando a topografia exigia grandes movimentações de terrenos para viabilizar a solução foram encontradas soluções alternativas que, através da supressão de arruamentos e da consequente união de quarteirões, resolviam os maiores desníveis no interior dos quarteirões, mantendo-se no entanto os principais arruamentos estruturantes de sentido nascente-poente e norte-sul: a Rua das Portas de Santa Catarina, actual Rua Garrett, que com 54 palmos de largura, sensivelmente 12 metros, continuava a desempenhar um papel essencial na articulação entre o Loreto e o limite poente da Baixa; o novo eixo que articulava directamente a antiga cabeceira da igreja de São Francisco com a fachada lateral da igreja da Trindade, finalmente rompendo a cerca de São Francisco ao dar continuidade, maior largura e regularidade à primitiva Rua do Saco, composto pelos arruamentos identificados em 1856 como Rua Nova dos Martyres, Travessa d'Estevão Gallardo e Largo d'Abegoaria, actuais Rua Serpa Pinto e Largo Rafael Bordalo Pinheiro; e a Rua Nova de São Francisco da Cidade,²⁶³ actual Rua Ivens, que articula o Largo da Academia Nacional de Belas Artes com a Rua Garrett.

Entretanto foi também ordenada a regularização da Rua Larga de São Roque, actual Rua da Misericórdia, pautando-se pelos 54 palmos de largura entre o Loreto e o reconfigurado Largo de São Roque. Aliás, os 54 palmos de largura constituíram a regra fixada nas "*Instruções de 12 de Junho de 1758*"²⁶⁴ para os arruamentos que compunham os principais acessos à cidade pelas antigas portas de Santa Catarina e ainda hoje constituem os principais percursos de circulação pedonal, e parcialmente viária, de articulação do Bairro Alto e de Santa Catarina com a Baixa através da encosta.

²⁶³ Identificada com esta toponímia na cartografia de Lisboa de 1856.

²⁶⁴ Transcritas em MONTEIRO, Cláudio, *Escrever Direito por linhas rectas. Legislação e planeamento urbanístico na Baixa de Lisboa (1755-1833)*, AAFDL, Lisboa, 2010, p. 337-346.

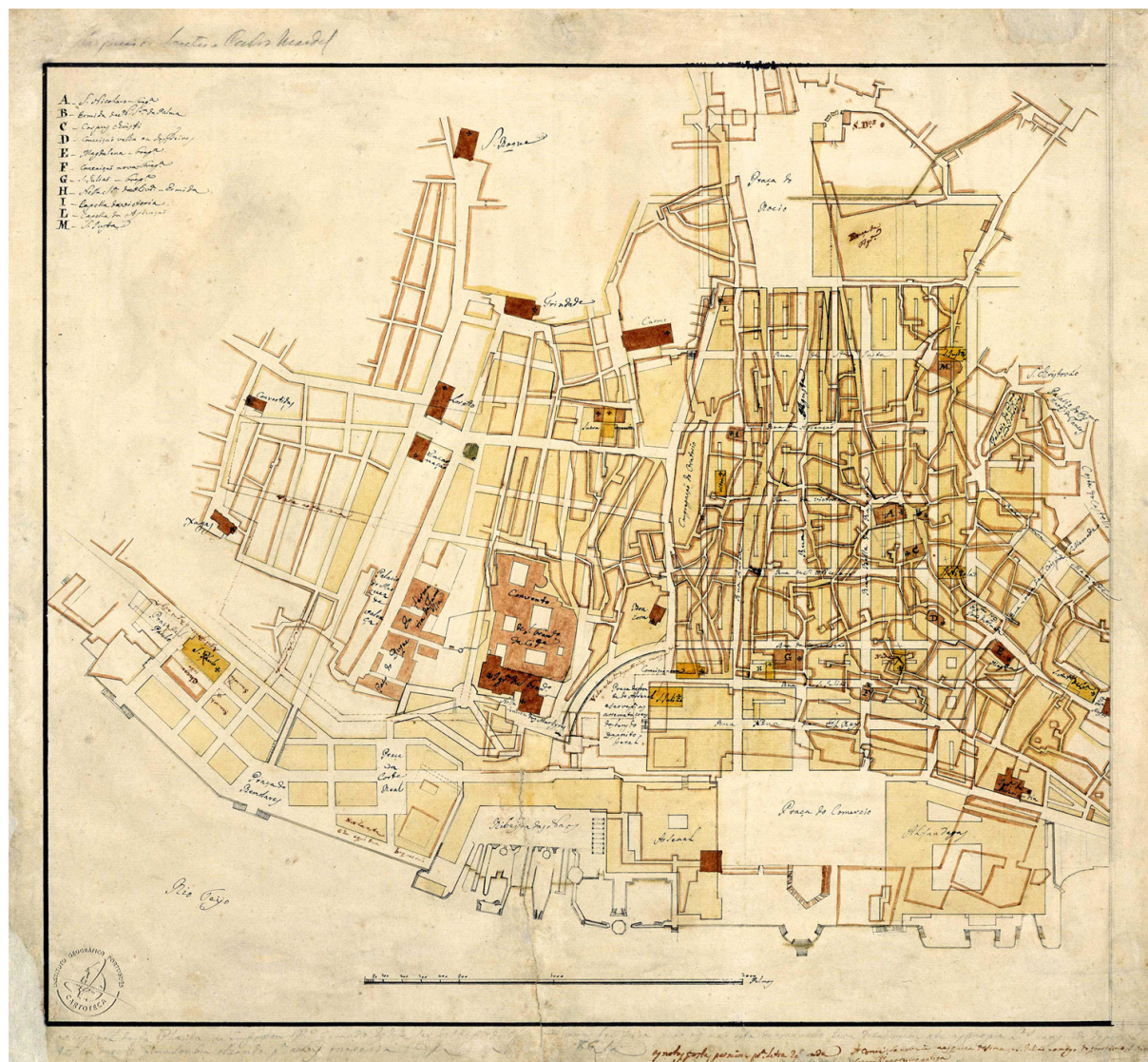


fig. 02.33 • Planta da Baixa de Lisboa. Joaquim de Oliveira, 1786. Cartoteca do Instituto Geográfico Português, cota: CA354/IGP.



fig. 02.34 • Sobreposição do traçado urbano do Plano Pombalino (a vermelho) ao traçado urbano actual da área central de Lisboa (1:10.000)

Para nascente da Baixa

Se a poente da Baixa a realização ficou aquém da rigidez desenhada, a nascente foram feitas algumas intervenções no tecido urbano destruído que não estavam contempladas na *“Planta Topographica da Cidade de Lisboa arruinada, tambem figurando o novo Alinhamento dos Architectos Eugenio dos Santos e Carvalho e Carlos Mardel”*, com o propósito de melhorar as condições de circulação no tecido antigo envolvente à Sé, desde a Rua da Madalena até São João da Praça, criando uma cintura de arruamentos regulares, rasgados sobre preexistências cadastrais, escombros e entulhos, que envolveram a parte sudoeste da meia encosta do Castelo. Os arruamentos correspondentes às actuais ruas de São Mamede, das Pedras Negras, do Aljube, de São João da Praça, do Varão/Barão, da Padaria, das Canastras, bem como os largos da Madalena, de Santo António da Sé e da Sé, as travessas do Almada e das Pedras Negras, a Calçada do Correio Velho e o Beco de Santo António da Sé foram aferidos ou traçados de novo na altura, respeitando tanto quanto possível as métricas modelares pombalinas apesar de se adoçarem à topografia e a algumas referências urbanas que permaneceram no tecido edificado da encosta.

As propostas elaborados nesta altura mostram a importância e predomínio do desenho enquanto método de projecto, ensaiando soluções alternativas que depois foram ainda aferidas no sítio em relação às preexistências. Exemplo disso é a *“Planta q marca a direcção... do Largo da Magdalena the às Cazas da Snr.^a de Murssa... p.^a se conservar a Igreja velha inteiram.^{te}”*

Quando comparados estes elementos com a cartografia elaborada em finais do consulado pombalino e com o traçado actual desta parte da cidade apercebemo-nos dessas aferições, que se entendem naturais no processo de gestão de um plano com estas características. Aqui, o propósito essencial, racional e pragmático, era melhorar as condições de circulação e salubridade, dotando o lado oriental da cidade de elementos urbanos capazes de suportar as necessidades da época, particularmente alargava-se a dimensão dos arruamentos para permitir a circulação de carruagens e facilitar o transporte em carros. Naturalmente o novo edificado seguiu o modelo da construção que se praticava na Baixa, e ainda hoje podemos verificar a presença destes edifícios e o ritmo regular das suas fachadas ao longo destes arruamentos, apesar de alguns terem sido introduzidos elementos ornamentais diferenciadores à semelhança do que tinha acontecido no Chiado em relação aos portais de palácios da nobreza.²⁶⁵

Estes arruamentos, mesmo os mais importantes na estruturação das circulações da encosta, não foram abertos com a largura de 54 palmos que se previa para os principais eixos de circulação a poente da Baixa. Actualmente medem-se dimensões variáveis entre os 34 e os 40 palmos nos principais arruamentos, sendo a dimensão mais comum próxima dos 35 ou 36 palmos, e medidas entre 25 e 35 palmos para os

²⁶⁵ “No caso do Chiado, ao longo dos eixos da Rua das Portas de Santa Catarina (actual Rua Garrett) e da Rua Larga de São Roque (actual Rua da Misericórdia), Manuel da Maia previra a edificação de “casas-nobres” a que se permitiria algum enriquecimento das fachadas, nomeadamente nos “portais”. HENRIQUES DA SILVA, Raquel, *“Lisboa Reconstruída e Ampliada (1758-1903)”* in TOSTÕES, Ana, ROSSA, Walter (coord.), *Lisboa. O Plano da Baixa Hoje*, Catálogo de Exposição, CML, Lisboa, 2008. p. 133.

arruamentos secundários.²⁶⁶ Este facto revela a manutenção de uma hierarquia clara entre arruamentos, neste caso concebidos com dimensões menos generosas.

A questão do reparcelamento cadastral ou das expropriações não deve ser equacionada como condicionante ao alargamento e redesenho da estrutura urbana, uma vez que seria facilmente ultrapassada pelo método de compensações enunciado por Manuel da Maia e utilizado quer na Baixa quer no Chiado.²⁶⁷ Assim, parece que a opção consciente de secundarizar esta acção regularizadora da reconstrução nos tecidos mais antigos da cidade pode ser justificada pelo maior investimento na nova cidade de Lisboa que se desenvolvia para ocidente associado ao contexto topográfico acidentado da encosta, que naturalmente dificultava a implementação de uma grelha ortogonal rígida semelhante à aplicada no esteiro nivelado da Baixa, mesmo que esta fosse deformada como no caso do Chiado.

Apesar disso, o alargamento e regularização dos principais eixos lineares ancestrais²⁶⁸ reforçaram o seu papel de elementos estruturantes do tecido urbano da encosta no interior do perímetro da cerca velha. As larguras com que foram edificados os novos arruamentos, apesar de serem próximas das menores dimensões dos arruamentos secundários da Baixa, eram comparativamente mais generosas que qualquer arruamento preexistente nesta parte da cidade, para além disso, a reconfiguração da feição dos novos alçados, seguindo a referência Pombalina, contribuiu para a caracterização destes arruamentos e seu estabelecimento como elementos articuladores entre as realidades da cidade preexistente e da nova cidade que se reedificava.

135

Remolares, São Paulo e a Rua do Alecrim

À semelhança do Chiado, a zona de Remolares e São Paulo teve uma edificação tardia. No entanto, talvez pela maior facilidade de ocupação da superfície plana do novo aterro e menor pressão dos proprietários, afinal eram terras da família de Sebastião José de Carvalho e Melo, a realização foi mais fiel ao delineamento, com excepção do conjunto formado pela Igreja e Praça de São Paulo, cuja inversão das posições no tecido urbano permitiu um redesenho da praça e quarteirões adjacentes segundo uma métrica, ritmo e proporção mais rigorosos.

A hierarquia dos arruamentos é clara e corresponde, grosso modo, às indicações deixadas escritas por Manuel da Maia para um dos planos de expansão da cidade de Lisboa para ocidente.²⁶⁹ No caso desta área entre o Corpo Santo e São Paulo podemos definir dois tipos de arruamentos tendo em conta a largura e a

²⁶⁶ Estas variações não são de estranhar, mesmo no caso da Baixa existiram aferições no sítio às regras predefinidas e desenhadas, em particular no que respeita à definição da largura dos arruamentos, por exemplo no caso das principais ruas da Baixa que foram concebidas com 60 palmos de largura e hoje apresentam medidas que correspondem entre os 56 e os 65 palmos.

²⁶⁷ MONTEIRO, Cláudio, *Escrever Direito por linhas rectas. Legislação e planeamento urbanístico na Baixa de Lisboa (1755-1833)*, AAFDL, Lisboa, 2010.

²⁶⁸ Referimo-nos em particular aos percursos desde a Madalena às Portas do Sol e desde a Sé à Torre de São Pedro de Alfama.

²⁶⁹ Instruções datadas de 9 de Abril de 1756 que consideravam 60 palmos para as ruas principais, 40 palmos para as ruas de menor importância e 30 palmos para as travessas, tendo um excerto sido publicado em TOSTÕES, Ana, ROSSA, Walter (coord.), Lisboa. O Plano da Baixa Hoje, Catálogo de Exposição, CML, Lisboa, 2008. p. 66.

composição de fachadas: ruas principais, com uma largura tendencial de 60 palmos, e ruas secundárias, com larguras próximas dos 40 palmos. Apesar do eixo excepcional da Rua do Alecrim corresponder à introdução de um elemento exógeno de outra ordem hierárquica no traçado de composição destes arruamentos, incluímo-lo nas ruas principais, quer pela largura que apresenta quer pelo tratamento excepcional que teve.

A Rua do Alecrim destaca-se pela solução encontrada para o seu arranque, que vence o desnível acentuado e escarpado que existia para as colinas de São Francisco e de Santa Catarina através de um plano rampeado assente em arcos sob os quais correm as ruas Nova de São Paulo e Nova do Carvalho. O desenho de projecto individualizado para este elemento acentua o seu carácter excepcional e confere à Rua do Alecrim, o falso, apesar de aparente, eixo de simetria da composição, o protagonismo da composição urbana alinhado com a Praça dos Remolares, actual Praça do Duque da Terceira.

A economia da concepção da composição urbana e o entendimento das partes da cidade como pertencendo a um todo coerente são confirmadas aqui pelo modo como os elementos morfológicos, particularmente as ruas, são articulados, mesmo os pertencentes a diferentes escalas da cidade, e produzem um tecido urbano claro e fortemente hierarquizado com apenas dois tipos de ruas.

Para “Além da Baixa” - as expansões da cidade no século XVIII

Na *“Planta Topographica da Cidade de Lisboa, comprehendendo na sua extensão a beira Mar da Ponte d’Alcantra, até ao Convento das Comendadeiras de Santos, e sua largura, da Real Praça do Commercio ate ao Collegio dos Religiozos Agostinhos descalços na Rua de S. Sebastião da Pedreira. Tudo de banho vermelho he o que se conserva antigo, e vermelho mais vivo de notaõ.as Igrejas: O banho amarelo, o Projecto do novo Plano, e amarelo mais vivo as Igrejas novas”*, delineada no final do consulado pombalino, são visíveis e avaliáveis quer os desvios ao plano original para o centro da cidade quer as novas áreas urbanas traçadas e edificadas com o propósito de acomodar a expansão de Lisboa.²⁷⁰ Esta, programada para poente do centro, transformou e ocupou os espaços ainda rurais entre os principais percursos de acesso à cidade com traçados de matriz tendencialmente ortogonal mas adaptada às condicionantes topográficas e cadastrais e a preexistências edificadas. As operações realizadas, para além da ocupação de parte da área para a qual estava previsto o crescimento da cidade, tiveram poucas coincidências com os planos elaborados pelos arquitectos da Casa do Risco²⁷¹ em 1756 e 1757 para as zonas a norte e poente do núcleo existente até ao limite da linha defensiva prevista, coincidente com o termo da cidade.²⁷²

²⁷⁰ Naturalmente, a utilização desta cartografia específica deve ser feita com algumas reservas uma vez que apresenta a amarelo arruamentos secundários que não chegaram a ser realizados como uma travessa entre a Rua de São Ciro e a Rua dos Navegantes, atrás da Basílica da Estrela, e uma travessa entre a Rua do Alecrim e a Rua António Maria Cardoso, ao Chiado.

²⁷¹ “O Architecto do Senado, Eugénio dos Santos, foi encarregue do trabalho de direcção do balizamento de ruas e praças e no que dizia respeito aos edificios também “assim como ha de dar desenhos para a renovação da cid.e baixa arruinada, os dê tambe p.” esta p.te q de novo se edifica.” Mas do primeiro de dois planos para a zona ocidental da cidade ordenados por Manuel da Maia em 9 e 12 de Abril de 1756 foi também encarregue Carlos Mardel, o que revela especial eleição de toda esta área com vista a uma efectiva expansão e a preocupação em garantir coerência urbanística e arquitectónica com a Baixa.” Rossa, Walter; “A Cidade Portuguesa” in *A Urbe e o Traço. Uma década de estudos sobre o Urbanismo Português*, Almedina, Coimbra, 2002. p. 318.

²⁷² Referimo-nos ao “Plano para a zona compreendida entre o Bairro Alto, Amoreiras, Arco do Carvalho, Sã Sebastião a Pedreira, Anjos e Rossio da

Enquanto os planos elaborados previam um traçado de uma geometria abstracta, composto pela justaposição de malhas ortogonais que se ajustavam umas às outras e se sobrepunham às preexistências dando pouca atenção às condicionantes topográficas,²⁷³ as realizações efectivas procuraram uma maior adequação quer à topografia quer às estradas e propriedades que estruturavam os arrabaldes, agora incluídos no perímetro urbano de expansão. Ou seja, ao invés de um tecido urbano formado por elementos seriais agregados em série, foi produzido um tecido urbano formado por elementos seriais agregados de modo orgânico,²⁷⁴ com a excepção do Bairro das Águas Livres, junto à Mãe d'Água das Amoreiras, onde se materializou, ainda que incompleta, a composição geométrica totalitária de Mardel.

Para além de traçar a expansão da cidade, nos planos era definida uma área de protecção à Linha Fundamental da Fortificação e formulado *“um regulamento para as larguras das ruas e infra-estruturas a implantar, localização de fontes/chafarizes e enumeração dos locais e funções relativas de cada uma das praças, por norma destinadas a mercados.”*²⁷⁵ Passados dois anos, em 1759, seria definida com exactidão a área onde se deveria ter edificado o novo Palácio Real, no planalto de Campo de Ourique, estando previsto um novo bairro para alojar a nobreza entre este e o vale de São Bento.²⁷⁶

A propósito da dimensão que os planos de expansão ocidental abrangiam, Rossa afirma o seguinte: *“A sua proporção em relação à cidade então existente (incluindo o tecido destruído pela catástrofe) é sensivelmente a mesma da que mais de um século depois Cerdà planeou como ensanche de Barcelona, fundando então, com a respectiva dissertação, o urbanismo como área autónoma do conhecimento.”*²⁷⁷

Como referimos, a realidade *“para além da Baixa”*²⁷⁸ configurou uma cidade diferente daquela que os planos previam, mais do que uma *“anti-Baixa”*,²⁷⁹ como Raquel Henriques da Silva se refere com alguma saudável ironia às operações urbanas coevas da Baixa, existiram transgressões e adaptações aos princípios e normas edificatórias previstas com vista a uma maior eficácia de realização. No acto de implementar um plano consideramos relativamente normal a existência de subversões, transformações e adequações

autoria de Carlos Mardel, Eugénio dos Santos, Eias Poppe e Carlos Andréis, feita segundo as directrizes de Manuel da Maia, 11 de Agosto de 1757.” MC.DES.0981 e ao “Plano para a zona compreendida entre o Largo do Rato, São Paulo, Alcântara e Arco do Carvalhão da autoria de Filipe Roiz de Oliveira, Manuel Álvares Calheiros, Gualter da Fonseca, Lourenço Botelho e Thomaz Roiz da Costa. Feita segundo as directrizes de Manuel da Maia; encontra-se truncada não se conhecendo a sua metade Oriental, 5 de Novembro de 1756.” MC.DES:0982. ambos os desenhos reproduzidos em ROSSA, Walter, *“Além da Baixa. Indícios de Planeamento Urbano na Lisboa Setecentista.”*, Ministério da Cultura – IPPAR, Lisboa, 1998.

²⁷³ “Do ponto de vista morfológico, esses dois planos são bastante crus, até algo abstractos, reflectindo mal as realidades topográficas do território que pretenderam dar conta.” ROSSA, Walter, “No 1º Plano” in TOSTÕES, Ana, ROSSA, Walter (coord.), *Lisboa. O Plano da Baixa Hoje*, Catálogo de Exposição, CML, Lisboa, 2008. p. 67.

²⁷⁴ Caniggia e Maffei nomeiam este grau de organicidade da agregação dos elementos urbanos que formam o tecido da cidade como *“ocasional serial”*. CANIGGIA, Gianfranco; MAFFEI, Luigi, *“Architectural Composition and Building Typology. Interpreting Basic Building.”*, translated by Susan Jane Fraser, Alinea Ed., Firenze, 2001. pp. 70-73, 245.

²⁷⁵ ROSSA, Walter, *“A Cidade Portuguesa”* in *A Urbe e o Traço. Uma década de estudos sobre o Urbanismo Português*, Almedina, Coimbra, 2002. p. 319.

²⁷⁶ “O decreto real de 2 de Julho de 1759 estabeleceu com rigor a implantação do Palácio e do bairro destinado à “residência, que a Nobreza, e Pessoas ocupadas no meu Real serviço devem fazer.” ROSSA, Walter, *“A Cidade Portuguesa”* in *A Urbe e o Traço. Uma década de estudos sobre o Urbanismo Português*, Almedina, Coimbra, 2002. p. 318.

²⁷⁷ ROSSA, Walter, “No 1º Plano” in TOSTÕES, Ana, ROSSA, Walter (coord.), *Lisboa. O Plano da Baixa Hoje*, Catálogo de Exposição, CML, Lisboa, 2008. p. 66.

²⁷⁸ ROSSA, Walter, *“Além da Baixa. Indícios de Planeamento Urbano na Lisboa Setecentista.”*, Ministério da Cultura – IPPAR, Lisboa, 1998.

²⁷⁹ HENRIQUES DA SILVA, Raquel, *“Lisboa Reconstituída e Ampliada (1758-1903)”* in TOSTÕES, Ana, ROSSA, Walter (coord.), *Lisboa. O Plano da Baixa Hoje*, Catálogo de Exposição, CML, Lisboa, 2008. p. 136-138.



fig. 02.35 • “Planta Topographica da Cidade de Lisboa, comprehendendo na sua extenção a beira Mar da Ponte d’Alcantra, até ao Convento das Comendadeiras de Santos, e sua largura, da Real Praça do Commercio ate ao Collegio dos Religiozos Agostinhos descalços na Rua de S. Sebastião da Pedreira. Tudo de banho vermelho he o que se conserva antigo, e vermelho mais vivo de notações Igrejas: O banho amarelo, o Projecto do novo Plano, e amarelo mais vivo as Igrejas novas”. 1777 c. in figura n.º 204, TOSTÕES, Ana, ROSSA, Walter (coord.), Lisboa. O Plano da Baixa Hoje, Catálogo de Exposição, CML, Lisboa, 2008.

das Commendadeiras dos Santos, e sua largura das Real Praca do Commercio ate ao Collegio dos Religiozos,



1. Igreja de S. Paulo, e casa da Real Academia
2. Igreja de S. Paulo, e casa da Real Academia
3. Igreja de S. Paulo, e casa da Real Academia
4. Igreja de S. Paulo, e casa da Real Academia
5. Igreja de S. Paulo, e casa da Real Academia
6. Igreja de S. Paulo, e casa da Real Academia
7. Igreja de S. Paulo, e casa da Real Academia
8. Igreja de S. Paulo, e casa da Real Academia
9. Igreja de S. Paulo, e casa da Real Academia
10. Igreja de S. Paulo, e casa da Real Academia
11. Igreja de S. Paulo, e casa da Real Academia
12. Igreja de S. Paulo, e casa da Real Academia
13. Igreja de S. Paulo, e casa da Real Academia
14. Igreja de S. Paulo, e casa da Real Academia
15. Igreja de S. Paulo, e casa da Real Academia
16. Igreja de S. Paulo, e casa da Real Academia
17. Igreja de S. Paulo, e casa da Real Academia
18. Igreja de S. Paulo, e casa da Real Academia
19. Igreja de S. Paulo, e casa da Real Academia
20. Igreja de S. Paulo, e casa da Real Academia
21. Igreja de S. Paulo, e casa da Real Academia
22. Igreja de S. Paulo, e casa da Real Academia
23. Igreja de S. Paulo, e casa da Real Academia
24. Igreja de S. Paulo, e casa da Real Academia
25. Igreja de S. Paulo, e casa da Real Academia
26. Igreja de S. Paulo, e casa da Real Academia
27. Igreja de S. Paulo, e casa da Real Academia
28. Igreja de S. Paulo, e casa da Real Academia
29. Igreja de S. Paulo, e casa da Real Academia
30. Igreja de S. Paulo, e casa da Real Academia
31. Igreja de S. Paulo, e casa da Real Academia
32. Igreja de S. Paulo, e casa da Real Academia
33. Igreja de S. Paulo, e casa da Real Academia
34. Igreja de S. Paulo, e casa da Real Academia
35. Igreja de S. Paulo, e casa da Real Academia
36. Igreja de S. Paulo, e casa da Real Academia
37. Igreja de S. Paulo, e casa da Real Academia
38. Igreja de S. Paulo, e casa da Real Academia
39. Igreja de S. Paulo, e casa da Real Academia
40. Igreja de S. Paulo, e casa da Real Academia
41. Igreja de S. Paulo, e casa da Real Academia
42. Igreja de S. Paulo, e casa da Real Academia
43. Igreja de S. Paulo, e casa da Real Academia
44. Igreja de S. Paulo, e casa da Real Academia
45. Igreja de S. Paulo, e casa da Real Academia
46. Igreja de S. Paulo, e casa da Real Academia
47. Igreja de S. Paulo, e casa da Real Academia
48. Igreja de S. Paulo, e casa da Real Academia
49. Igreja de S. Paulo, e casa da Real Academia
50. Igreja de S. Paulo, e casa da Real Academia





fig. 02.36 • “Plano para a zona compreendida entre o Largo do Rato, São Paulo, Alcântara e Arco do Carvalhão da autoria de Filipe Roiz de Oliveira, Manuel Álvares Calheiros, Gualter da Fonseca, Lourenço Botelho e Thomaz Roiz da Costa. Feita segundo as directrizes de Manuel da Maia; encontra-se truncada não se conhecendo a sua metade Oriental, 5 de Novembro de 1756.” Arquivo do Museu da Cidade, cota: MC.DES.0982.

fig. 02.37 • “Plano para a zona compreendida entre o Bairro Alto, Amoreiras, Arco do Carvalhão, Sã Sebastião a Pedreira, Anjos e Rossio da autoria de Carlos Mardel, Eugénio dos Santos, Elias Poppe e Carlos Andréis, feita segundo as directrizes de Manuel da Maia, 11 de Agosto de 1757.” Arquivo do Museu da Cidade, cota: MC.DES.0981.

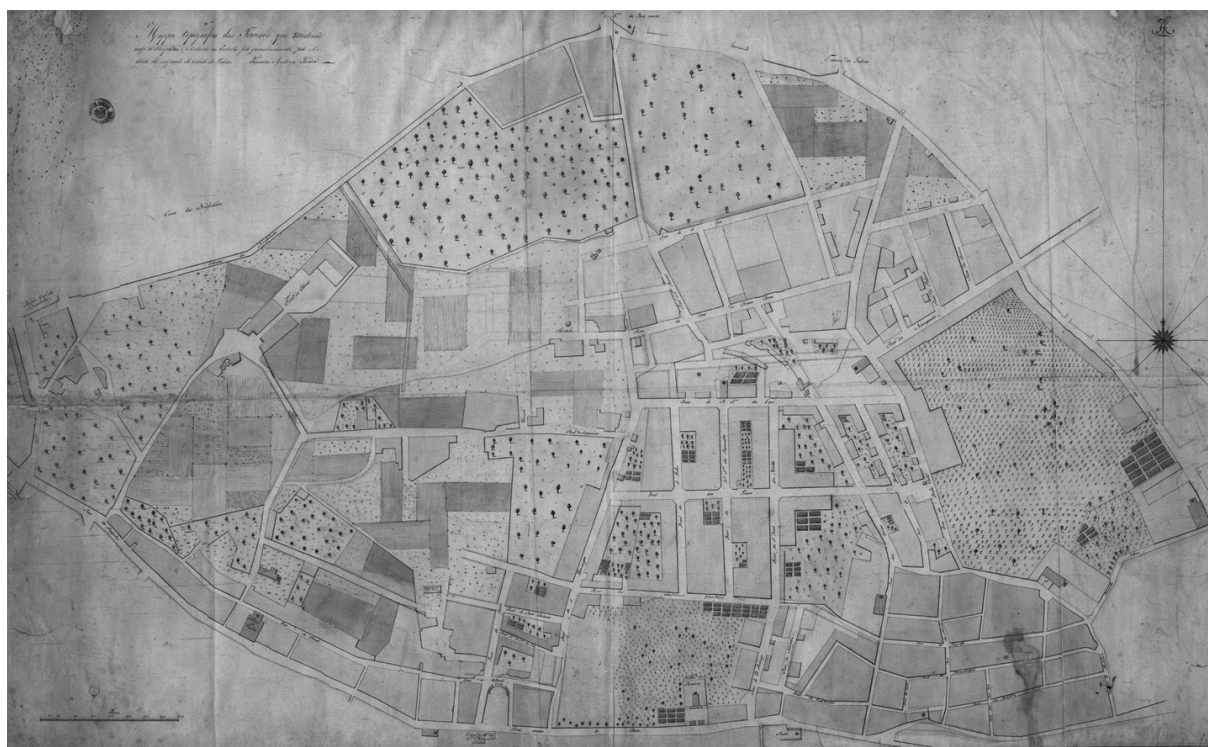


fig. 02.38 • “Mapa topográfico dos Terrenos que medeião entre a Pampilha e a Calçada da Estrela feito geometricamente pelo Architecto da inspecção da cidade de Lisboa Francisco António Ferreira, Francisco António Cangalhas, Ajudante da Casa do Risco”. 1775-1779 c. in SARMENTO DE MATOS, José, *Uma Casa na Lapa*, Fundação Luso-Americana para o desenvolvimento, Quetzal Ed., Lisboa, 1994. pp. 60-61.

das regras pombalinas no tempo enquanto se realizava a edificação da expansão de Lisboa, concretizada através de planos parcelares que utilizaram processos de urbanização e edificação que sintetizaram as novas regras com as práticas enraizadas, mais apropriados à realidade de então do que os mais ambiciosos e demiúrgicos planos da Casa do Risco que “*parecem ter sido executados com falta de convicção, apenas especulativamente.*”²⁸⁰

Apesar de não ter sido realizado nem o palácio nem o traçado previsto em toda a sua extensão e rigidez, as características tipológicas dos arruamentos previstos foram utilizadas na edificação da expansão, fosse pela aceitação e enraizamento de um modo de fazer, fosse pela maior facilidade em ver aprovadas as realizações feitas deste modo.

Assim, através da utilização de elementos modulares, quer para o sistema estrutural quer para a composição dos alçados, e de regras para a largura dos arruamentos que, como referimos, considerava 60 palmos para as ruas principais, 40 palmos para as ruas de menor importância e 30 palmos para as travessas,²⁸¹ foram traçados e edificados os novos núcleos da Lapa-Estrela, do Príncipe Real-São Bento, do Rato-São Mamede, das Águas Livres-Amoreiras e da Glória-Passeio Público. Estes contribuíram para a progressiva consolidação de fragmentos urbanos preexistentes nos arrabaldes de Lisboa, como Santa Isabel ou São João da Boa Morte-Necessidades, com o restante tecido da cidade, incorporando-os neste crescimento orgânico apesar de delineado e que era polarizado pela ideia programada da edificação do novo Palácio Real em Campo de Ourique.²⁸²

143

A Lapa

O bairro da Lapa foi a primeira destas operações urbanas, iniciada logo após o terramoto de 1755, como é indicado no estudo de Sarmento de Matos.²⁸³ Edificado nas terras pertencentes ao Convento das Trinas, o processo parece ter sido iniciado no final de 1755 ou início de 1756, sendo o primeiro aforamento de terras datado de 16 de Fevereiro de 1756. Deste fica subentendido que “*Tinha-se dividido o terreno em talhões devidamente numerados, cortado as ruas e escolhido os seus futuros nomes, traçando-as a cordel para garantir “que fique uniforme”*”.²⁸⁴

Este acordo do aforamento com a legislação de Dezembro de 1755, que permitia a edificação no perímetro urbano de estruturas de madeira para alojar a população enquanto não fosse reedificada a cidade “*oficial*” que se projectava na altura, era aparente e na verdade não referia a obrigação de edificar em madeira, pelo contrário obrigava a colocar uma pedra de identificação da propriedade sobre a porta principal da edificação que deveria ficar à face do arruamento, o que condicionava o tipo construtivo se

²⁸⁰ ROSSA, Walter; “No 1º Plano” in TOSTÕES, Ana, ROSSA, Walter (coord.), *Lisboa. O Plano da Baixa Hoje*, Catálogo de Exposição, CML, Lisboa, 2008. p. 67.

²⁸¹ Instruções de Manuel da Maia para um dos planos de expansão da cidade para ocidente datadas de 9 de Abril de 1756, tendo um excerto sido publicado em TOSTÕES, Ana, ROSSA, Walter (coord.), *Lisboa. O Plano da Baixa Hoje*, Catálogo de Exposição, CML, Lisboa, 2008. p. 66.

²⁸² ROSSA, Walter; “*Além da Baixa. Indícios de Planeamento Urbano na Lisboa Setecentista.*”, Ministério da Cultura – IPPAR, Lisboa, 1998. pp. 42-44.

²⁸³ SARMENTO DE MATOS, José, *Uma Casa na Lapa*, Fundação Luso-Americana para o desenvolvimento, Quetzal Ed., Lisboa, 1994.

²⁸⁴ SARMENTO DE MATOS, José, *Uma Casa na Lapa*, Fundação Luso-Americana para o desenvolvimento, Quetzal Ed., Lisboa, 1994. p. 37.

não do todo pelo menos dessa fachada. Ou seja, foi promovida uma operação urbana com uma dimensão considerável, à revelia das indicações reais, enquanto Manuel da Maia redigia a *“Dissertação...”*, facto que foi notado e contrariado tardiamente pelo poder real, nomeadamente através do decreto real de 16 de Setembro de 1756.²⁸⁵ No entanto, as diligências oficiais para limitarem a edificação à revelia dos planos em elaboração não surtiram efeito prático e no próprio plano de expansão da Casa do Risco, datado de 6 de Abril de 1756, já se encontravam delineados traçados que permitem identificar as actuais ruas de São Domingos, de São Félix, da Lapa, das Praças e Garcia da Orta, assim como em Setembro do mesmo ano já se encontravam 500 chãos aforados.²⁸⁶ Esta situação tinha feito pender os responsáveis do Senado da cidade para a defesa da operação urbana já realizada, mais por não pretenderem antagonizar os aforadores e moradores que se tinham estabelecido no sítio.

O *“Mapa topográfico dos Terrenos que medeirão entre a Pampulha e a Calçada da Estrela feito geometricamente pelo Architecto da inspecção da cidade de Lisboa Francisco António Ferreira, Francisco António Cangalhas, Ajudante da Casa do Risco”*,²⁸⁷ datável entre 1775 e 1779, permite identificar o traçado desta estrutura urbana e o edificado construído. Nessa mesma peça encontra-se sobreposto um ensaio desenhado de arruamentos que permitiriam articular a Rua da Lapa com a Rua de Buenos Ayres e a Rua de Santana. Esta tardia tentativa oficial de resolver a articulação urbana da cumeeira de Buenos Aires, cuja topografia, preexistências edificadas e complexidade cadastral dificultavam o simples prolongamento dos arruamentos entretanto traçados, não foi completamente realizada e a rua proposta entre o prolongamento de São Domingos e a Capela dos Navegantes e a extensão da Rua das Trinas até Buenos Aires, essenciais na hierarquia urbana para aquela solução, nunca foram realizadas, comprometendo o projecto da Casa do Risco.

A observação do estado actual do bairro permite-nos identificar desse tempo o traçado original promovido pelas Trinas; o conjunto de quarteirões delimitados pelos arruamentos da Bela Vista, Navegantes, Pinheiro, Oliveira e Calçada da Estrela; a Rua de Santana à Lapa; a Rua de Buenos Aires; a Rua de São Ciro; a Rua do Sacramento à Lapa; e a Rua do Olival, e suas travessas, que duplicou e reforçou o sentido do eixo da Rua da Pampulha / Direita de Santos. A partir destes arruamentos, seus traçados e dimensões, podemos deduzir as características morfológicas dos arruamentos edificados na altura.

A estrutura urbana da Lapa baseia-se no estabelecimento de um traçado ortogonal, que define quarteirões tendencialmente regulares e alongados no sentido sensivelmente norte-sul, apesar de deformado nos seus limites devido ao acordo com o irregular limite cadastral da cerca do convento.

²⁸⁵ Transcrito integralmente em SARMENTO DE MATOS, José, *Uma Casa na Lapa*, Fundação Luso-Americana para o desenvolvimento, Quetzal Ed., Lisboa, 1994. pp. 37-38.

²⁸⁶ *“...as freiras se queixaram ao Rei das verbas exorbitantes exigidas pelos fiscais da Câmara para realizarem as vistorias nas “edificações indiscretas”; que essas mesmas edificações obedeciam ao “mapa”, com ruas traçadas, que com naturalidade enviavam para conhecimento do poder; que, em Setembro, já eram “quinhentos” os prazos aforados.”* in SARMENTO DE MATOS, José, *Uma Casa na Lapa*, Fundação Luso-Americana para o desenvolvimento, Quetzal Ed., Lisboa, 1994. p. 39.

²⁸⁷ Uma reprodução desta peça desenhada bem como um comentário alargado feito por Sarmiento de Matos por ser encontrado em SARMENTO DE MATOS, José, *Uma Casa na Lapa*, Fundação Luso-Americana para o desenvolvimento, Quetzal Ed., Lisboa, 1994. pp. 60-61.

Apesar da largura dos arruamentos variar entre os cerca de 42 palmos da Rua da Santíssima Trindade, aberta no limite das cercas dos conventos das Trinas e dos Marianos, actual Rua Garcia de Orta, e os cerca de 54 palmos das ruas de São Félix e da Lapa, parece-nos que estas variações provêm mais do acerto no sítio de uma dimensão genérica de 50 palmos, que seria uma dimensão intermédia entre as preconizadas ruas principais e secundárias da expansão, do que de uma tentativa de hierarquização pela largura dos elementos.

Ainda hoje a hierarquização do traçado provém mais da posição relativa dos arruamentos e da sua relação com alguns edifícios e articulação que permitem com a envolvente do que das imperceptíveis variações da largura dos arruamentos. Assim, factores como a implantação da Igreja da Lapa no topo do alinhamento da Rua dos Remédios ou a extensão da Rua de São João da Mata através das terras dos Soares da Cotovia,²⁸⁸ até quase à Igreja de Santos-o-Velho, unindo o novo bairro ao importante eixo de circulação das Janelas Verdes, conferiu protagonismos simbólicos e funcionais na composição urbana a estes eixos.

A suspeita de Sarmiento de Matos²⁸⁹ de que o delineamento preconcebido do bairro terá sido elaborado por um engenheiro/arquitecto da Casa do Risco, ou pelo menos por quem tivesse formação e conhecimentos semelhantes, parece acertada. A definição de um traçado tão rigoroso numa topografia de encosta relativamente pronunciada e com a necessidade de concordar com um recorte irregular da envolvente assim obrigaria. Apesar de informado pelos modos de conceber e fazer a cidade que foram utilizados na Baixa Pombalina, esta realização da Lapa aproxima-se mais do modo de fazer cidade das realizações mais pragmáticas dos períodos anteriores. No entanto, a tipologia de arruamentos e edificado presente é profundamente referenciada ao modelo pombalino, mas sem a obsessão repetitiva e hierarquizante nem o sentido de monumentalização espacial que existiu na Baixa.

145

Os dois lados do vale de São Bento – da Estrela ao Príncipe Real ou arruar entre as Patriarcais

Na planta de c. 1777 encontram-se também representados novos traçados urbanos projectados entre o Convento da Estrelinha e a Igreja Patriarcal localizada no Alto da Cotovia, estes ocupavam de modo distinto os dois lados do vale de São Bento.

As linhas de vale, a par das cumeeiras, sempre constituíram canais privilegiados para estabelecer caminhos entre pontos distantes. No caso de Lisboa, são diversos aqueles que evoluíram através de processos de sedimentação urbana tornando-se ruas estruturantes das partes da cidade que atravessam. A Rua de São Bento é desse facto exemplo, desenvolvendo-se entre a Rua do Poço dos Negros, junto ao núcleo marítimo polarizado pelo Convento da Esperança, rasgado para a abertura da Rua D. Carlos I, e o Largo do Rato, espaço originado pela encruzilhada de caminhos de uma primitiva entrada na cidade onde se estabeleceram as Trinas do Rato.

²⁸⁸ Chamando-se durante algum tempo e por esse motivo a esse troço de rua: Rua dos Soares, Rua do Noronha ou Rua da Cerca de Dom Rodrigo. Conf. SARMENTO DE MATOS, José, *Uma Casa na Lapa*, Fundação Luso-Americana para o desenvolvimento, Quetzal Ed., Lisboa, 1994. pp. 44.

²⁸⁹ SARMENTO DE MATOS, José, *Uma Casa na Lapa*, Fundação Luso-Americana para o desenvolvimento, Quetzal Ed., Lisboa, 1994. pp. 48.



fig. 02.39 • "PLANTA DA FREGUEZIA DE N.S. DAS MERCES". Sargento Mor Joseph Monteiro de Carvalho. c. 1770. Arquivo Nacional da Torre do Tombo, cota: PT-TT-CF-0153_m0082.

Sendo uma rua com um grau de consolidação assinalável ainda em vésperas do terramoto, a Rua de São Bento permaneceu um elemento estruturante das deslocações e do crescimento urbano operado nas encostas do vale de São Bento após 1755. Apesar disso, devido à manutenção do seu traçado e à topografia acentuada do fundo do vale, as realizações baseadas nos planos parcelares desenvolvidos então, quer para a cerca de São Bento quer para a encosta do Príncipe Real, tiveram composições que privilegiaram como elementos estruturantes respectivamente a Calçada da Estrela e o eixo da Rua da Fábrica das Sedas e Rua Direita do Colégio dos Nobres, actual Rua da Escola Politécnica.

No caso dos arruamentos que definem os quarteirões entre o Convento de Nossa Senhora da Estrela e o Convento de São Bento, ocupando o limite poente da cerca de São Bento, parece-nos evidente a semelhança com a operação das Trinas na Lapa. Em relação ao projecto elaborado para a cerca Beneditina, apenas os quarteirões contíguos à Calçada da Estrela e definidos pelas Rua de São Bernardo, Travessa de Santa Gertrudes (actual Rua Dr. Teófilo Braga) e Travessa de Santa Escolástica (actual Rua dos Ferreiros à Lapa), sensivelmente até à Rua de Santo Amaro, correspondem ao traçado no plano. A irregularidade da topografia e a necessidade de articulação do traçado que se propunha com as preexistências edificadas, entre a Rua de Santo Amaro e a Travessa de Santa Quitéria, conduziu à interrupção do traçado dos arruamentos na dita Rua de Santo Amaro, cujo troço superior se chamou Travessa de Santa Iria, e à sedimentação das Travessas de Santo Ildefonso e de São Plácido, que concorrem com a Rua de São Bernardo no seu percurso até à Travessa de Santa Quitéria, em direcção a Santa Isabel.

Assim, as preexistências condicionaram a realização integral da concepção e a conformação impressa pelo sítio natural e artificial gerou um compromisso formal ainda hoje perceptível no traçado destas ruas. À semelhança da Lapa, também a regra dimensional para a largura dos arruamentos pombalinos da expansão foi adoptada. Assim, todos os arruamentos têm medidas que se aproximam da dimensão preconizada para as ruas secundárias da expansão, 40 palmos, com excepção da Rua de São Bernardo que apresenta uma largura um pouco superior, 50 palmos, o que se nos afigura coerente com o seu papel urbano como principal elemento de ligação entre as igrejas de Santa Isabel e dos Navegantes, através do seguimento da actual Rua da Bela Vista, cujo nome foi trocado com a dos Navegantes algures entre o final do século XVIII e meados do XIX, já às portas da Lapa.

Em relação ao tecido urbano estabelecido na encosta nascente do vale, entre a Patriarcal Queimada, actual Praça do Príncipe Real, e a Rua de São Bento, esse foi produzido através das acções dos diversos proprietários desses terrenos, destacando-se o Morgado da Cotovia, e da constituição de uma Companhia Reedificadora encabeçada pelos empreiteiros António Gil e Jorge Ruiz de Carvalho,²⁹⁰ processo que foi descrito por Matos Sequeira em *“Depois do Terramoto”*. Esta Companhia prosseguiu o trabalho iniciado na parte baixa do vale ainda antes do terramoto pelo mestre-pedreiro Luís António Seabra *“sem que se possa detectar qualquer diferença nas opções técnicas tomadas.”*²⁹¹

²⁹⁰ SARMENTO DE MATOS, José, *Uma Casa na Lapa*, Fundação Luso-Americana para o desenvolvimento, Quetzal Ed., Lisboa, 1994. p. 57.

²⁹¹ HENRIQUES DA SILVA, Raquel, *“Lisboa Reconstruída e Ampliada (1758-1903)”* in TOSTÕES, Ana, ROSSA, Walter (coord.), *Lisboa. O Plano da Baixa Hoje*, Catálogo de Exposição, CML, Lisboa, 2008. p. 137.

Os traçados delineados quer na planta de c. 1777 quer na “*PLANTA DA FREGUEZIA DE N.S.ª DAS MERCES*”, e que apresentam variantes do traçado projectado para o espaço compreendido entre as actuais Rua da Imprensa Nacional, Rua da Escola Politécnica, Rua Eduardo Coelho, Travessa da Arrochela, Rua da Quintinha e Rua dos Prazeres, correspondem grosso modo ao traçado edificado. No entanto, a leitura do traçado urbano actual permite-nos afirmar que, também aqui, existiu a adequação no sítio de um traçado preconcebido em desenho a um contexto concreto com dimensões e condicionantes que poderiam não estar contempladas no levantamento utilizado para projectar. Ou seja, a topografia, as preexistências edificadas limítrofes e acima de tudo a capacidade de adequar uma concepção espacial a um sítio concreto valorizando-se mutuamente, conduziram à amputação de arruamentos e agregação de quarteirões, à troca de posição e inclusão de novos elementos urbanos, o que gerou em linhas gerais o traçado que hoje conhecemos.

Curiosamente, foi aqui, com a Praça das Flores, e no plano para o bairro entre o Alto da Cotovia e São José, com a Praça da Alegria, que surgiu uma inovação em relação aos restantes traçados de iniciativa privada em Lisboa: a inclusão de um espaço público excepcional autónomo de qualquer edifício singular nos elementos urbanos de composição do plano, ou seja, é preconcebida uma praça sem esta estar associada a um edifício religioso, equipamento público ou elemento edificado de referência. Este tipo de preocupação aponta para a existência de um reconhecimento da mais valia que poderia ter um espaço público de excepção na composição do traçado urbano e na valorização económica da própria operação.

Em relação às larguras dos arruamentos, apesar das ligeiras variações, observa-se o predomínio de dimensões entre os 30 e os 40 palmos, o que acusa um compromisso claro entre as dimensões prescritas para as ruas de expansão e a tentativa de aumentar o espaço ocupado pelas parcelas privadas. Aparentemente, os arruamentos abertos na última fase da edificação desta área são aqueles que, conjuntamente com os que definem os quarteirões regulares a poente, apresentam larguras inferiores a 30 palmos, o que sugere o enfraquecimento ou a maior tolerância do controle institucional em relação à iniciativa privada na fase final do consulado pombalino. Por outro lado, as ruas que apresentam maiores e singulares larguras são a Rua da Escola Politécnica (então chamada Rua Direita do Colégio dos Nobres), com cerca de 60 palmos, e a Rua da Palmeira, com cerca de 54 palmos, eixos importantes ainda hoje na estruturação da zona apesar da primeira lhe ser marginal e antecedente, fruto da sedimentação do caminho de cumeada e não um produto da preconcepção urbana.

Propositadamente acertada em projecto ou fruto da adequação ao sítio, a implementação do traçado e edificação do tecido urbano entre a Rua da Palmeira e o Convento de Jesus, identificado como “*Ruas novamente projectadas*” aquando do levantamento da “*PLANTA DA FREGUEZIA DE N.S.ª DAS MERCES*” feito por José Monteiro de Carvalho c. 1770, privilegiou uma composição urbana com maior número de largos, apesar de terem menor dimensão que o grande espaço de articulação projectado na charneira dos diferentes traçados. Para além do traçado geométrico preconcebido, a morfogénese desta parte da cidade parece ser explicada em grande parte pela complexidade enrugada da topografia da encosta, que condicionou a geometrização do traçado, e o acerto com as irregularidades do tecido urbano orgânico.

O bairro da Mãe d'Água da Alegria

Também enquadrado nestas novas áreas urbanas pós-terramoto, foi projectado um bairro entre o Alto da Cotovia e a Rua das Portas de Santo Antão, ou seja, entre o actual miradouro de São Pedro de Alcântara e o primitivo Passeio Público que depois esteve na origem da Avenida da Liberdade.

Assim, propunha-se a urbanização da encosta da Glória polarizada pela nova Praça do Suplício, actualmente da Alegria, e que veio a enquadrar a Mãe d'Água da Alegria, um dos pontos de chegada das águas provenientes do aqueduto das Águas Livres à cidade.

O novo traçado procurava regularizar e conferir alguma regra às preexistências da encosta enquadrando-as numa matriz tendencialmente ortogonal, como pode ser observado na *"PLANTA DA FREGUEZIA DE S. JOZÉ"*, elaborada c. 1770 por Monteiro de Carvalho. O traçado dos novos arruamentos, identificados como *"Ruas novamente projectadas pelas hortas"*, procurava dar seguimento e intersectar as ruas (de São Sebastião) das Taypas, de Santo António, de Nossa Senhora da Glória e da Conceição, por forma a estruturar de modo tendencialmente regular a encosta e o vale.

No entanto, a aferição do traçado ao sítio por um lado e a inclusão de um jardim público no programa urbano por outro acabaram por introduzir dois elementos excepcionais na composição, para além da Praça do Suplício, que em muito contribuíram para a formação do carácter e identificação desta área: a Rua Nova da Alegria/Calçada da Patriarcal Queimada e o Passeio Público, ambos identificáveis quer na *"Planta do Novo projecto do sítio da Cotovia de S. Jozé"*, quer na *"Planta Topographica..."* de 1777.

Os arruamentos definidos nesta altura ainda hoje apresentam sensivelmente as mesmas características delineadas na altura, apesar das alterações pontuais que sofreram, em particular na articulação da Travessa / Beco do Fala Só com a Rua de Santo António. As suas larguras situam-se em dimensões balizadas pelos 30 e 40 palmos, com excepção do eixo composto pelos arruamentos Santo António / Fala Só com cerca de 25 palmos de largura e da Rua da Mãe d'Água, cujo papel de enquadramento da Mãe d'Água da Alegria terá orientado a maior generosidade da sua largura, que abre desde a Praça da Alegria, onde conta cerca de 60 palmos, até à Mãe d'Água, com quase 70 palmos de largura.

A adequação à topografia terá sido a maior condicionante ao delineamento no sítio da proposta urbana mais abstracta, no entanto, e apesar da introdução de elementos excepcionais na composição, esta operação urbana, à semelhança das restantes expansões realizadas na altura, ocupou os espaços maioritariamente rurais entre os eixos de acesso à cidade através da definição de traçados tendencialmente regulares adequados à topografia e às preexistências edificadas e cadastrais. Um processo relativamente comum desde o período Manuelino nas expansões de Lisboa, sendo que a maior alteração neste período se prendeu com o maior rigor e as dimensões e proporções mais generosas quer dos arruamentos quer das parcelas.

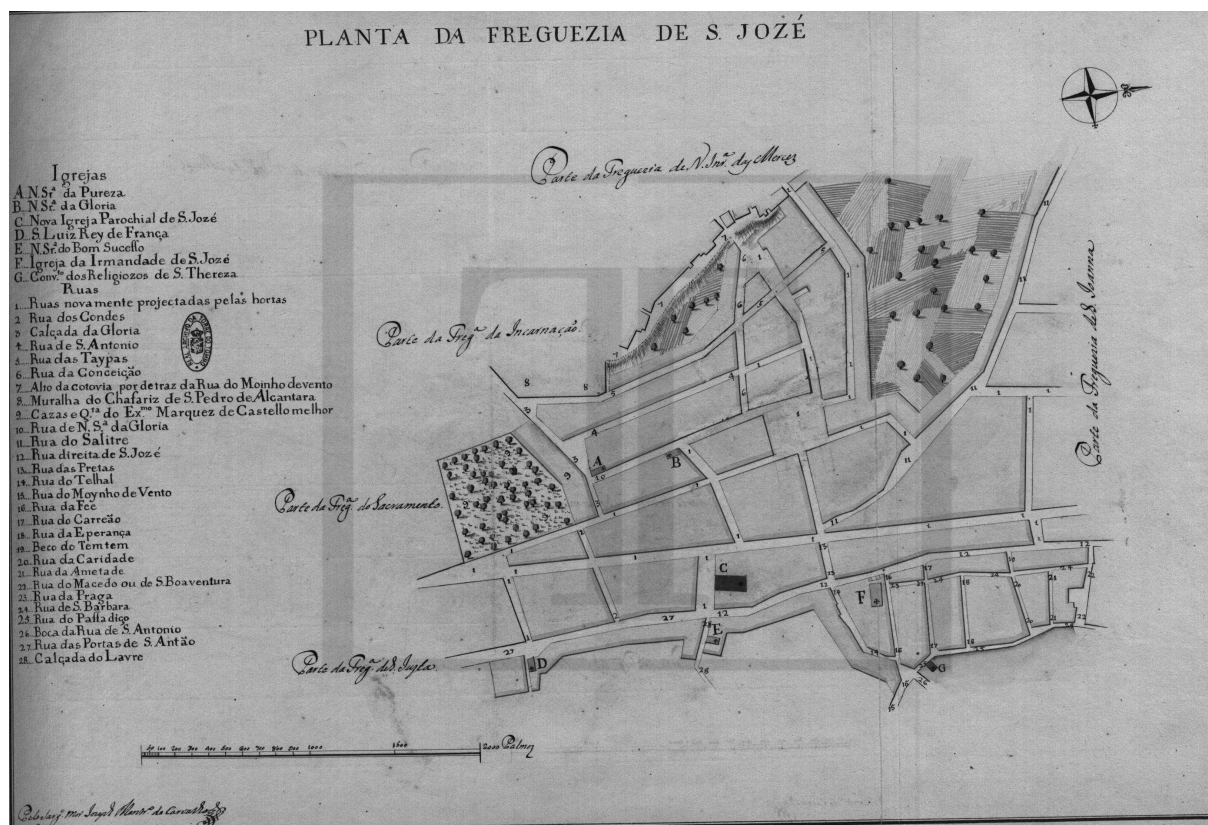


fig. 02.40 • "PLANTA DA FREGUEZIA DE S. JOZÉ". Sargento Mor Joseph Monteiro de Carvalho. c. 1770. Arquivo Nacional da Torre do Tombo, cota: PT-TT-CF-0153_m0064.



fig. 02.41 • “*Planta do Novo projecto do sítio da Cotovia de S. José*”, figura n.º 181, Tostões, Ana, Rossa, Walter (coord.), Lisboa. *O Plano da Baixa Hoje*, Catálogo de Exposição, CML, Lisboa, 2008.

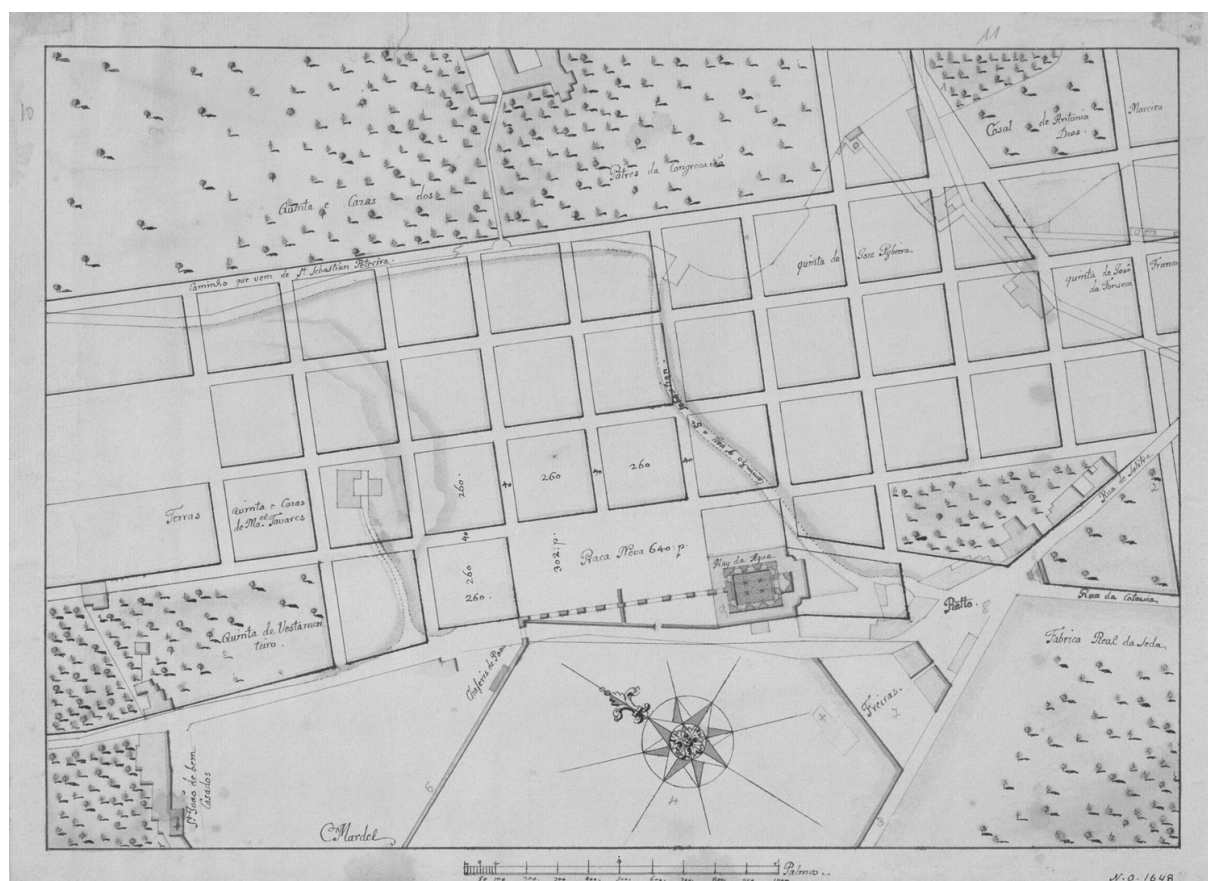


fig. 02.42 • Plano para o Bairro das Águas Livres (Amoreiras). Carlos Mardel, 1759. figura n.º 189, Tostões, Ana, Rossa, Walter (coord.), Lisboa. O Plano da Baixa Hoje, Catálogo de Exposição, CML, Lisboa, 2008.

O bairro da Mãe d'Água das Amoreiras

De todas as áreas de expansão de Lisboa que foram edificadas após o terramoto, a parte realizada do projectado bairro industrial das Águas Livres (das Amoreiras) foi a mais controlada pela Casa do Risco, tendo sido Carlos Mardel o autor de todo o processo, concebendo desde o traçado dos arruamentos aos edifícios-tipo que deveriam compor o tecido urbano e que são ainda parcialmente reconhecíveis.²⁹² Este controlo e iniciativa pública estiveram certamente associados ao fomento da indústria pretendido pela Coroa através da Junta do Comércio, que entretanto tinha integrado nos seus bens a Real Fábrica das Sedas do Rato.²⁹³

A planta de 1759, da autoria de Mardel, apresenta para o novo bairro das Águas Livres a definição de um traçado regular composto por arruamentos com 40 palmos de largura que definem quarteirões quadrados com 260 palmos de lado. Este tabuleiro regular estendia-se entre a Mãe d'Água e a actual Rua da Artilharia I e entre o Largo do Rato e Campolide, configurando uma Praça junto à Mãe d'Água e ao troço final do Aqueduto pela ausência de dois quarteirões, a actual Praça das Amoreiras, com 302 por 640 palmos. Para além da definição do traçado, o plano apresenta ainda uma proposta de redefinição do Largo do Rato, que nunca foi edificada. Deste conjunto apenas foram traçadas as ruas que definiram os quarteirões envolventes à praça, pertencendo a consolidação do restante tecido urbano a épocas posteriores apesar de se reconhecerem alguns traçados herdados desta proposta. O estudo de Walter Rossa aponta ainda para que tenha sido proposta uma definição de cadastro, fachadas-tipo e sistemas construtivos, assim como um estudo económico dependente da Junta do Comércio, seguramente pela edificação do bairro estar intimamente ligado com a Real Fábrica das Sedas e seu posterior desenvolvimento como Real Colégio das Manufaturas do Rato.²⁹⁴

Assim, parece-nos que este processo concebido como um projecto integralmente controlado a partir de meios relativamente simples terá sido muito semelhante ao plano da Baixa, pelo menos mais semelhante do que os planos contemporâneos que ocuparam os espaços maioritariamente rurais entre os principais acessos a Lisboa, tendo a excentricidade do mesmo em relação ao centro da cidade condicionado a sua fortuna. A própria criação da “Praça Nova” nomeada Praça das Fábricas, actual Praça das Amoreiras e espaço excepcional do traçado, associada à chegada do Aqueduto a Lisboa e à Mãe d'Água, aponta para a criação de uma monumentalidade urbana que apenas existiu concebida formalmente de raiz no plano da Baixa.

Apesar da reduzida taxa de realização do plano, a edificação do conjunto principal da praça e quatro quarteirões envolventes, bem como o lançamento das ruas que os marginam, permitem reconhecer actualmente algumas características morfológicas das ruas então edificadas. As larguras dos arruamentos têm dimensões muito próximas dos 40 palmos, ou seja, quando foram edificados mantiveram a regra definida

²⁹² ROSSA, Walter; *Além da Baixa. Índícios de Planeamento Urbano na Lisboa Setecentista*, Ministério da Cultura – IPPAR, Lisboa, 1998. pp. 117-129.

²⁹³ ROSSA, Walter; *Além da Baixa. Índícios de Planeamento Urbano na Lisboa Setecentista*, Ministério da Cultura – IPPAR, Lisboa, 1998. pp. 93-101.

²⁹⁴ ROSSA, Walter; *Além da Baixa. Índícios de Planeamento Urbano na Lisboa Setecentista*, Ministério da Cultura – IPPAR, Lisboa, 1998. pp. 120-129.

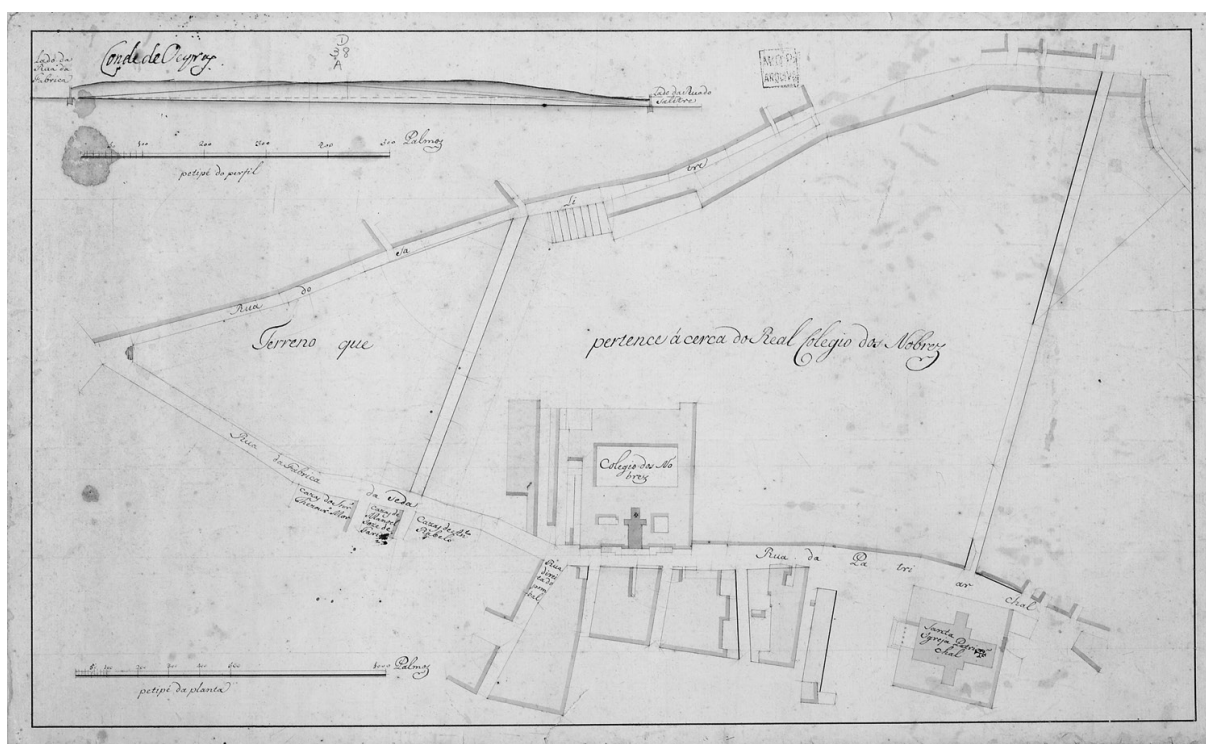


fig. 02.43 • Projecto de abertura de duas ruas no "Terreno que pertence á cerca do Real Colégio dos Nobres". figura n.º 183, TOSTÕES, Ana, ROSSA, Walter (coord.), Lisboa. *O Plano da Baixa Hoje*, Catálogo de Exposição, CML, Lisboa, 2008.

no plano de Carlos Mardel. Estes arruamentos seriam idealmente marginados por edifícios semelhantes aos que ainda podem ser observados no lado sul da Travessa da Fábrica da Seda, entre a Rua da Fábrica dos Pentes e a Travessa da Légua de Póvoa, cujo módulo de habitação tipo foi reconstituído em “*Além da Baixa. Indícios de Planeamento Urbano na Lisboa Setecentista*”²⁹⁵ a partir da situação existente e das afinidades métricas da composição de projectos contemporâneos de Carlos Mardel, sendo reconhecido o rigor proporcional das composições geométricas reguladoras e a normalização e padronização dos elementos construtivos.

Para “Além da Baixa” - as aberturas e regularizações de arruamentos

Para além da criação de novos tecidos urbanos, existiram operações singulares de abertura e regularização de arruamentos, por vezes respondendo a questões pontuais e localizadas mas concertadas com a grande ideia que era preconizada para a cidade. Contam-se neste tipo de operações as aberturas da Rua Nova de São Mamede, da Rua ou Calçada do Conde de Villa-nova (Portimão), actual Calçada do Marquês de Abrantes, e da Rua Direita do Livramento, bem como as reformulações parcelares da Rua Formosa, actual Rua do Século, e da Rua das Janelas Verdes.

155

A abertura da Rua Nova de São Mamede, criando um arruamento entre Rua da Fábrica da Seda e a Rua do Salitre, foi projectada em conjunto com um segundo arruamento não concretizado que, com um traçado sensivelmente paralelo, ligava os dois eixos. O facto do relevo ser mais acentuado numa rua do que na outra não terá sido indiferente à distinta fortuna dos traçados de uma e outra. O objectivo seria o de segmentar o grande quarteirão da cerca do Real Colégio dos Nobres, um pouco à semelhança das operações realizadas nas cercas dos conventos que descrevemos, com o propósito de transformar esta cerca em espaço urbano, ou seja, inserida no pragmático processo de ocupação racional dos interstícios maioritariamente rurais, entre o núcleo mais urbano e central de Lisboa e os arredores, que entretanto eram urbanizados em direcção a poente e norte, progressivamente ampliando o tecido urbano da cidade em direcção ao sítio onde se projectava construir o novo palácio real.

Enquanto se processava essa expansão da cidade para poente e norte, algumas reformulações pontuais foram levadas a cabo no próprio tecido edificado que, associadas à construção de infraestruturas relacionadas com a adução de água e melhoria das condições de circulação, promoveram a monumentalização de alguns espaços nas imediações das propriedades do Conde de Oeiras, futuro Marquês de Pombal, tanto na Rua Formosa, actual Rua do Século, como na Rua das Janelas Verdes.

O projecto para a Rua Formosa foi desenvolvido por Mardel nos terrenos da família de Sebastião José de Carvalho e Melo, apresentando características formais de uma erudição barroca quando comparadas com a austeridade da Baixa. Como foi reconhecido por Sarmento de Matos,²⁹⁶ mais do que a permissão,

²⁹⁵ ROSSA, Walter; *Além da Baixa. Indícios de Planeamento Urbano na Lisboa Setecentista*, Ministério da Cultura – IPPAR, Lisboa, 1998. pp. 124-125.

²⁹⁶ SARMENTO DE MATOS, José, *Uma Casa na Lapa*, Fundação Luso-Americana para o desenvolvimento, Quetzal Ed., Lisboa, 1994. pp. 56-57.

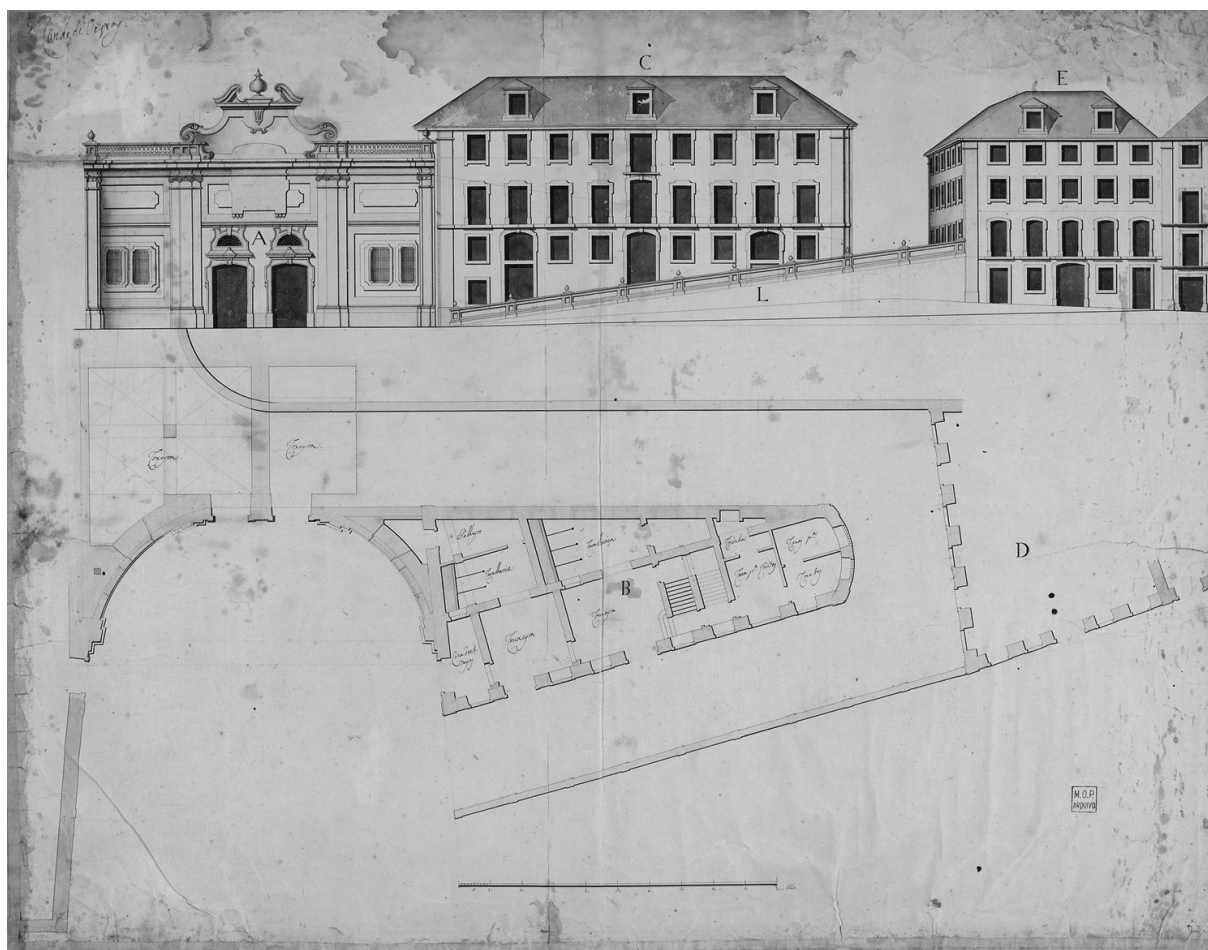


fig. 02.44 • Projecto para uma das “meias laranjas” da Rua Formosa (Rua do Século): figura n.º 191, TOSTÕES, Ana, ROSSA, Walter (coord.), Lisboa. *O Plano da Baixa Hoje*, Catálogo de Exposição, CML, Lisboa, 2008.

a eleição de uma composição mais erudita e requintada nas imediações das suas propriedades demonstra um lado perturbador do futuro Pombal que, enquanto ministro, tinha optado por uma solução bastante diferente para o reformulado centro de Lisboa. A elegância das curvas e a monumentalidade e rigor construtivo que desenha as meias laranjas da Rua Formosa e o Largo das Janelas Verdes, quer para enquadrar os chafarizes quer para sustentar o arranque da subida para o Bairro Alto, contrasta com a austera ortogonalidade do traçado da Baixa, apesar da semelhança dos modelos edificatórios. Esta distinção pode ser justificada pelos propósitos e intervenientes em cada uma das operações: enquanto a necessidade de reedificação do centro de Lisboa remetia para soluções seriais eficientes e controladas pelos engenheiros formados na Casa do Risco, a experiência barroca centro-europeia de Carlos Mardel pôde ser exercitada na celebração monumental dos elementos de excepção da chegada das águas livres à cidade.

As aberturas da Rua ou Calçada do Conde de Vila Nova (Portimão), actual Calçada do Marquês de Abrantes, e da Rua Direita do Livramento, actual Rua Prior do Crato, cumprem um propósito distinto dos anteriormente enunciados. Com a transferência do rei e da corte para a área de Belém e Ajuda, e com o desenvolvimento desses núcleos daí decorrente, ficou reforçado o papel urbano de eixo de mobilidade do caminho paralelo à margem do Tejo. O traçado desta via que, pelo menos em parte, remonta aos tempos da ocupação romana conforme atestam as sepulturas encontradas junto ao seu traçado em Santos-o-Velho, sedimentou progressivamente uma rua de costa entre o Terreiro do Paço e Belém, continuando para além destes pontos, quer para poente quer para norte, acompanhando a curvatura das margens do rio e unindo os aglomerados urbanos ribeirinhos. Em meados do século XVIII, a extensão deste percurso entre as portas da Cerca Fernandina e a ponte de Alcântara já se encontrava quase completamente marginada por edificações, variando o seu perfil transversal entre dimensões mais ou menos folgadas, irregularidades provenientes do processo de sedimentação urbana que tinha conformado a rua ao longo do tempo com acomodações recíprocas entre a sua forma e o contexto.

Com o aumento do tráfego de pessoas e mercadorias originado pelo crescimento e bipolarização da cidade, alguns troços desta rua, que invariavelmente assumiu o topónimo “Rua Direita de ...”,²⁹⁷ tornaram-se estreitos e obsoletos para o nível de serviço que tinham de prestar.

Ainda nas primeiras décadas de mil e setecentos, o projecto de ligação do centro de Lisboa ao palácio e quintas de Belém, o “*Projecto do Cais Novo de Belém ao Cais de Santarém*” desenhado por Carlos Mardel e datado de 1733, propunha criar uma alameda arborizada com cerca de 12 quilómetros. A proposta tinha como

²⁹⁷ “Como exemplo deste tipo de agregação de Ruas Direitas em eixo contínuo, com um número elevado de elementos urbanos adicionados que atinge uma dimensão considerável, veja-se o eixo ocidental de Lisboa. Este prolonga-se, alinhado à costa, desde a Baixa Pombalina até ao limite do concelho na freguesia de Santa Maria de Belém / Pedrouços. É composto pelas ruas Direitas do Arsenal, reedificada sobre a antiga Rua Direita do Cata-que-Farás; Rua Direita de São Paulo; Rua Direita da Boa Vista; Rua Direita da Esperança e a posterior Rua Direita do Marquês de Abrantes; Rua Direita de Santos; Rua Direita das Janelas Verdes; Rua Direita de São Francisco de Paula; Rua Direita da Pampulha; Rua Direita do Sacramento; Rua Direita do Livramento; Rua Direita da Ponte de Alcântara, Rua Direita de Alcântara; Rua Direita do Calvário; Rua Direita da Junqueira; Rua Direita de Belém; Rua Direita do Bom Sucesso; e finalmente a Rua Direita de Pedrouços.” in AMADO, Ana, *A Rua Direita nas cidades Portuguesas – Leitura tipo-morfológica do elemento urbano na actualidade*, Dissertação de Mestrado em Desenho Urbano e Projecto de Espaço Público, Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa, 2012. p. 128 -130.

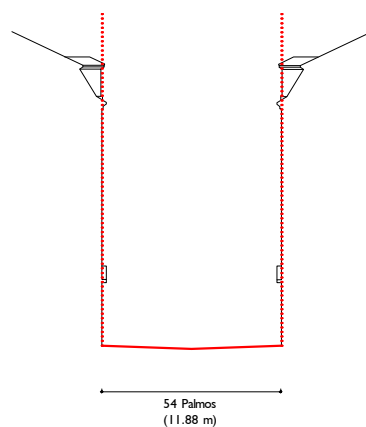
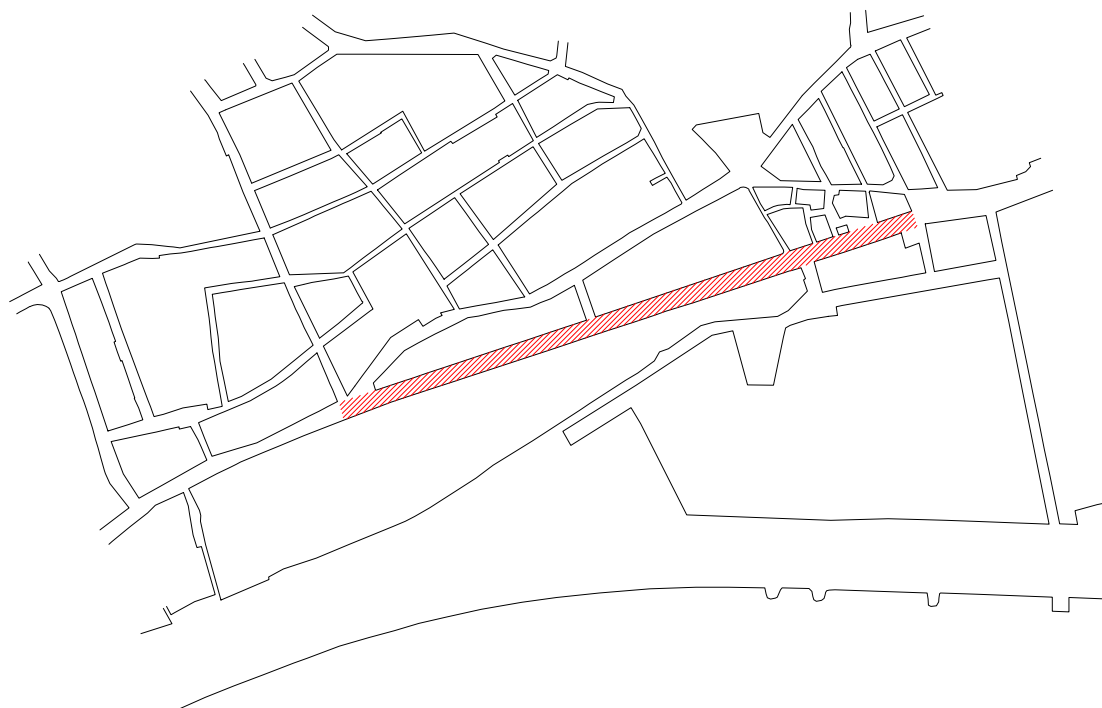


fig. 02.45 • Abertura da Rua do Conde de Vila Nova (Portimão), actual Calçada do Marquês de Abrantes.

- a) Traçado e parcelário actual da rua sobre o traçado urbano preexistente. Planta (1:5.000)
- b) Reconstituição da secção transversal-tipo de 54 palmos. (1:500).

propósito a criação de um novo elemento urbano uno e regular ao longo do rio, um passeio público que duplamente suportava as necessidades de mobilidade e ordenava as relações informais que existiam entre o tecido edificado e suas funções ribeirinhas e o Tejo. Segundo Rossa, apesar da edificação de alguns troços desta alameda, “o Terramoto de 1755 e as sucessivas reformas e aterros, bem como a industrialização da frente ribeirinha da cidade, desmantelaram o que quer que pudesse ter ficado como consequência desse desenho.”²⁹⁸

Assim, mantinha-se por resolver na segunda metade do século XVIII uma questão urbana que remontava ao reinado de D. João V e se viu agravada com a deslocação de D. José, e consequentemente da corte, para a Real Barraca da Ajuda, longe do centro de Lisboa. No contexto de reconstrução da cidade, ao invés da reparação e construção de toda a alameda marginal, uma solução menos morosa e dispendiosa seguramente foi equacionada. Acreditamos que as aberturas cirúrgicas da Rua do Conde de Vila Nova, traçada nas propriedades do mesmo, e da Rua Direita do Livramento, que regularizou o tecido urbano informal entre os bastiões do Livramento e do Sacramento, respectivamente duplicando os traçados da Rua Direita da Esperança, em Santos, e da Rua Direita da Ponte de Alcântara cumpriram esse propósito nestes locais específicos, o que permitiu ter um perfil que melhor suportasse as mobilidades ribeirinhas entre a Praça do Comércio e a ponte de Alcântara.

Actualmente, a largura destes arruamentos varia sensivelmente entre os 10,5 metros e os 15 metros, ou seja têm larguras aproximadas entre os 47 e 68 palmos, tendo uma largura tendencial entre os 50 e os 60 palmos o que corresponde a uma aproximação às dimensões preconizadas por Manuel da Maia para as ruas principais da expansão de Lisboa. A proximidade entre estas e a largura de 54 palmos, sensivelmente 12 metros, com que foram decretadas as regularizações dos arruamentos de acesso à nova Baixa pelas Portas de Santa Catarina,²⁹⁹ permite-nos inferir a generalização da adopção neste período desta norma dimensional para os arruamentos com esta função principal de via de mobilidade irradiante em relação ao centro de Lisboa.

Os tipos de ruas pombalinas para “Além da Baixa”

Como nos diz José-Augusto França com base numa lista de Monteiro de Carvalho, “entre Abril de 1766 e 1776, a Baixa teve perto de 140 casas construídas, o Bairro Alto 25 e o resto da cidade perto de 500.”³⁰⁰ Como este período não abarca o período de edificação inicial após o terramoto, que corresponde por exemplo à fase inicial da Lapa, apercebemo-nos bem do maior peso relativo que teve a construção da cidade para “Além da Baixa”, como a identifica Rossa, no contexto da reedificação pós-terramoto, configurando novos arruamentos ao longo desse processo.

²⁹⁸ ROSSA, Walter, “A Imagem Ribeirinha de Lisboa” in *A Urbe e o Traço. Uma década de estudos sobre o Urbanismo Português.*, Almedina, Coimbra, 2002. p. 114.

²⁹⁹ Referimo-nos às “Instruções de 12 de Junho de 1758” que estabelecem esta largura para a regularização da Rua Larga de São Roque, da Rua das Portas de Santa Catarina, da Rua Nova do Almada e da Rua Nova do Carmo, conforme abordámos na parte referente ao Chiado deste mesmo capítulo.

³⁰⁰ FRANÇA, José-Augusto, *Lisboa Pombalina e o Iluminismo*, Bertrand, Lisboa, 1977 (2ª edição). p. 138.

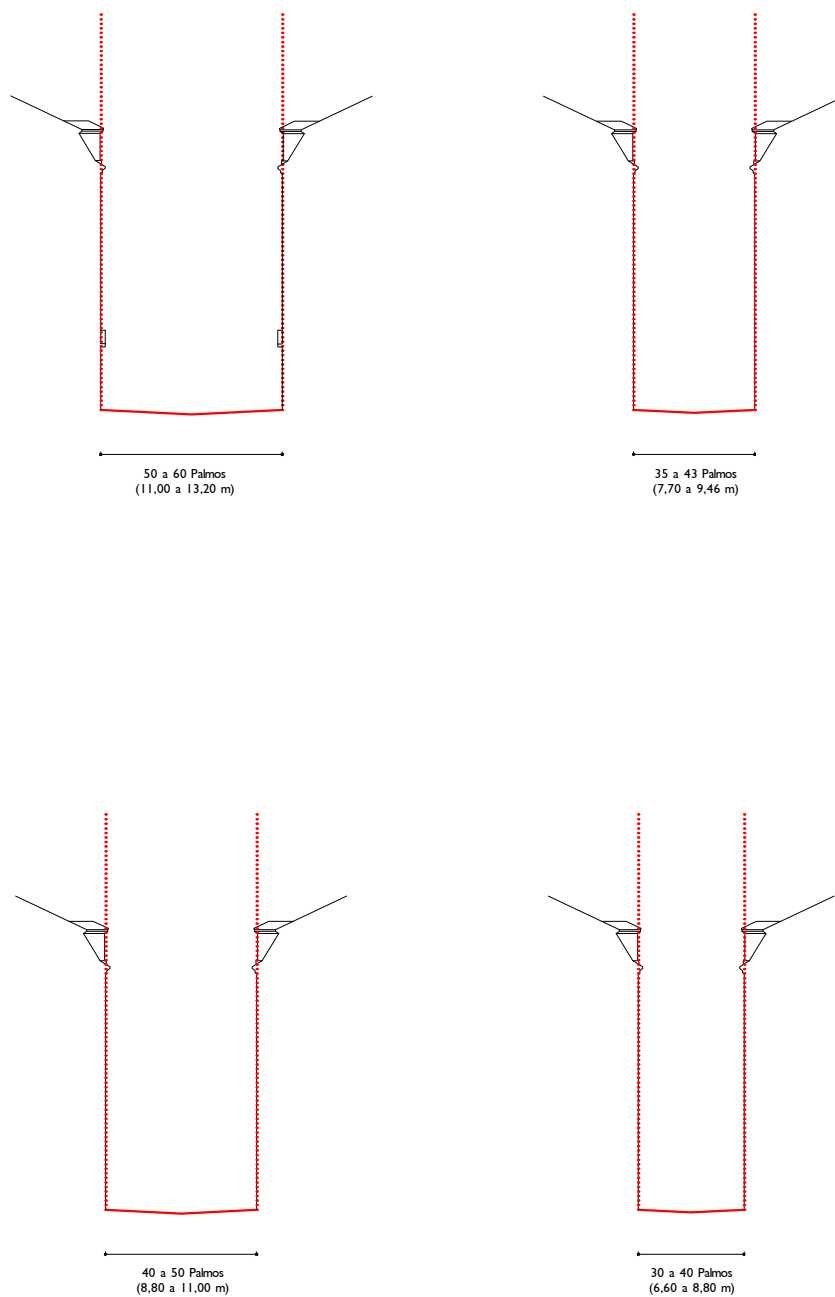


fig. 02.46 • Os tipos de ruas de iniciativa pública: ruas principais e ruas secundárias Secções transversais-tipo (1:500)

fig. 02.47 • Os tipos de ruas de iniciativa privada: ruas excepcionais e ruas comuns. Secções transversais-tipo (1:500)

Apesar da historiografia correntemente frisar os benefícios dados à burguesia no período pombalino, como nota Sarmiento de Matos,³⁰¹ curiosamente a burguesia apoiante de Sebastião José de Carvalho e Melo não o seguiu de imediato na execução da cidade perfeita, arrumada militarmente, e preferiu a mais liberal e imediata iniciativa das expansões imperfeitas. Em contrapartida, o escape permitido por estas expansões à margem da regra foi o elemento necessário para a materialização do centro idealizado, que apesar das variantes que ganhou com o tempo não teria sido concretizado de modo tão próximo do projecto se a obsessão da regra fosse extremada ao todo da cidade. Sem a cidade “*Além da Baixa*” e “*anti-Baixa*”³⁰² não teria existido a capacidade de colocar em pausa o processo de reedificação da Baixa, proibindo as reconstruções enquanto se desenrolava a elaboração do plano, nem a possibilidade de controlar tão firmemente o rigor da execução do plano-projecto de reedificação da parte central de Lisboa.

Apesar de nos parecer excessiva a designação de “*anti-Baixa*” para as operações de iniciativa privada deste período, é na definição feita por Raquel Henriques da Silva que também se encontram as suas proximidades com a Baixa Pombalina. A mesma autora escreve que “*o Terramoto gerou duas cidades: a erudita e estatizada, gizada pela Casa do Risco e fortemente condicionada na sua concretização; outra, popular e aristocrática, resultante de aforamentos e subaforamentos particulares e de tradições edificatórias que recuavam ao século XVI, quando se delineara o Bairro Alto.*” O tempo encarregou-se de diluir parte das diferenças que então poderiam ser consideradas abismais, mas as características estruturantes que as individualizam permitem-nos ainda hoje diferenciar dois tipos essenciais de ruas concebidas e edificadas na altura: as **ruas de iniciativa pública** e as **ruas de iniciativa privada**, existindo também subtipos que definiremos em seguida.

Quanto às **ruas de iniciativa pública** deste período, consideramos que as suas características morfológicas se distinguem conforme a sua hierarquia, assim, estas dividem-se nas **ruas principais** e nas **ruas secundárias**. Estes tipos distintos foram utilizados na constituição de arruamentos isolados, sobrepondo-se a um contexto urbano preexistente, e agregados de modo a constituírem novos traçados urbanos de expansão.

As **ruas principais de iniciativa pública** consistem em arruamentos abertos ou regularizados de traçado recto, com uma largura tendencialmente regular de 54 palmos, mas que pode situar-se entre os 50 e os 60 palmos. Invariavelmente estes arruamentos dispõem-se radialmente em relação ao centro da cidade e a sua função principal seria cumulativamente agir como elementos estruturantes dos tecidos urbanos marginais e suportar as deslocações entre o centro e os arrabaldes de Lisboa. Devido a esta função principal como suporte de mobilidades, estes arruamentos seriam idealmente pavimentados com calçada, mas esta seria realizada conforme as necessidades e possibilidades de cada momento. Quando a abertura e traçado destes

³⁰¹ SARMENTO DE MATOS, José, *Uma Casa na Lapa*, Fundação Luso-Americana para o Desenvolvimento, Quetzal, Lisboa, 1994. p. 69.

³⁰² “...a “*anti-Baixa*”, que manifesta extraordinário dinamismo demográfico e a capacidade de iniciativa de agentes muito diversos, comporta situações aparentemente contraditórias: ela é orgânica, tradicional, dominada por interesses particulares, diversa nas soluções, sem monumentalidade arquitectónica, aspectos em que, de facto, é a antítese da Baixa; mas a sua desordem foi, em momentos fundamentais, reordenada ou contida pelas novas capacidades urbanísticas que revelam uma tolerância conivente e uma espécie de pragmática capacidade para valorizar as iniciativas particulares, numa aliança significativa com a topografia e a acumulada história dos sítios.” in SILVA, Raquel Henriques da, “*Lisboa Reconstruída e Ampliada (1758-1903)*” in TOSTÕES, Ana, ROSSA, Walter (coord.), Lisboa. *O Plano da Baixa Hoje*, Catálogo de Exposição, CML, Lisboa, 2008. p. 137-138.

arruamentos implicou a redefinição cadastral das parcelas confinantes, ou seja, quando a operação de edificação da rua foi articulada com o processo de loteamento das propriedades marginais, a dimensão das frentes dos lotes resultantes aponta para o predomínio de múltiplos e submúltiplos de 30 palmos. Esta dimensão de frente de 30 palmos é consistente com as dimensões tradicionais do “chão” português, de 30 palmos de frente por 60 palmos de profundidade, por exemplo identificadas por Hélder Carita no Bairro Alto.³⁰³

As **ruas secundárias de iniciativa pública** consistem em arruamentos abertos de traçado recto, com uma largura tendencialmente regular de 40 palmos, apesar de poderem variar entre os 35 e os 43 palmos e por excepção terem apenas 25 ou 30 palmos. Comummente estes arruamentos tentam dispor-se numa malha ortogonal de modo a constituírem traçados tendencialmente ortogonais que podem ou não incluir ruas principais que os hierarquizam. As parcelas que marginam estes arruamentos apresentam frentes com uma dimensão tendencial múltipla de 30 palmos, pelas razões enunciadas anteriormente, ou, no caso do Bairro da Mãe d'Água das Amoreiras, a dimensão regular de 32 palmos, correspondendo ao ensaio de partição regular e composição proporcional concebido por Carlos Mardel.

Em relação às **ruas de iniciativa privada** deste período, podemos também considerar uma subdivisão entre **ruas excepcionais** e **ruas comuns**, tendo em conta a sua forma e os contextos urbanos específicos em que são concebidas e edificadas. Invariavelmente, as ruas de iniciativa privada foram traçadas em propriedades de carácter ainda rural como quintas e cercas de conventos, estruturando novas áreas de expansão urbana ao preencher os espaços entre os caminhos de acesso à cidade.

As **ruas de iniciativa privada comuns** correspondem aos arruamentos que formalizaram a matriz de composição dos traçados urbanos destas áreas de expansão. Estes traçados apresentam matrizes de composição ortogonais deformadas pela adequação às condicionantes naturais e preexistências cadastrais e edificadas. A largura dos arruamentos varia de operação para operação mas é tendencialmente regular em cada uma delas. Por exemplo na Lapa a largura dos arruamentos situa-se entre os 40 e os 50 palmos e no Príncipe Real as larguras estão compreendidas entre os 30 e os 40 palmos. Em relação aos tecidos urbanos que definem e reciprocamente acompanham estas ruas, parece existir uma regra herdada pela prática de subdivisão dos quarteirões em módulos deduzidos do “chão” de 30 por 60 palmos, obviamente conformado às irregularidades dos seus limites.

As **ruas de iniciativa privada excepcionais** consistem em arruamentos com uma largura mais generosa que os restantes do seu contexto urbano, em regra cerca de mais 10 palmos que os arruamentos comuns próximos. A sua posição em relação ao contexto do loteamento em que se insere costuma ser marginal, como a Rua de São Bernardo, ou de articulação de traçados, como a Rua da Palmeira, e pode assumir uma posição de enquadramento de um elemento excepcional, como no caso da Rua da Mãe d'Água da Alegria em relação à Mãe d'Água e aos seus chafariz e tanque.

³⁰³ Em relação ao “chão” e à sua utilização no Bairro Alto pode ser consultado o estudo de CARITA, Hélder, *Bairro Alto. Tipologias e modos arquitectónicos*, CML, Lisboa, 1994. p.48.

02.3.7. Lisboa do “Segundo Pombalino” ao Liberalismo [1777-1834]

O Segundo Pombalino - D. Maria I

Após o afastamento do Marquês de Pombal da governação, com a morte de D. José I e a ascensão ao trono de D. Maria I, assistiu-se a uma redução da autoridade do Estado que, aliado a uma *“importante dinamização económica e social, característica do fisiocratismo dos primeiros anos do Reinado de D. Maria I, e a crise da pujança autoritária da engenharia militar, confrontada com os interesses de arquitectos com formação italiana”*³⁰⁴ conduziram a uma flexibilização da execução do Plano pombalino.

Esta maleabilidade das normas emanadas da Casa do Risco é observável em diversos aspectos das partes do Plano que foram edificadas neste período, particularmente nas margens do mesmo. Assim, no Chiado, na Rua da Emenda e na Rua da Madalena, *“permanentemente se flexibiliza [o cumprimento do Plano pombalino] tanto na organização dos lotes como nas variáveis resoluções arquitectónicas.”*³⁰⁵ Por exemplo, no lado nascente da Rua da Madalena existiram três métodos distintos para o loteamento, de sul para norte: até ao cruzamento com a Rua da Conceição foi feito um loteamento completamente novo; entre a Rua da Conceição e o Largo do Caldas foi feita uma regularização parcial dos lotes preexistentes; a partir do Largo do Caldas foram mantidas as configurações preexistentes das parcelas, apenas se amputando o espaço correspondente ao leito da rua.³⁰⁶

163

Por outro lado, o modelo predial pombalino acabou por migrar para a generalidade do espaço da cidade pelo enraizamento do modelo construtivo nas práticas correntes e pela facilidade de adaptação da tipologia edificatória a necessidades diversas. Naturalmente estas adaptações conduziram a adulterações do sistema construtivo e compositivo quer na organização espacial das habitações quer na imagem dos edifícios, o que conduziu a mutações tipológicas do prédio pombalino. Apesar disso, ou por essa razão, esta tornou-se a tipologia edificatória mais comum na construção da cidade de Lisboa, atravessando mesmo o século XIX.

Assim, a gestão simples e mais condescendente da concretização do Plano pombalino e a aplicação generalizada pela cidade de uma tipologia predial Pombalina abastardada conduziram a uma produção e consequente imagem *“miscigenada”* da Lisboa oficial, militar, e da Lisboa fora da regra, quer a mais erudita quer a mais popular. Na escala da cidade, assistiu-se a uma *crioulização* do Pombalino que, auxiliada pelo tempo, acusou as particularidades dos contextos locais e as vontades individuais na aplicação do modelo genérico proposto pela engenharia militar da Casa do Risco. Ainda assim, a regra matricial que permite reconhecer uma hierarquia clara dos espaços, em particular dos arruamentos, permaneceu.³⁰⁷

³⁰⁴ SILVA, Raquel Henriques da, *“Lisboa Reconstruída e Ampliada (1758-1903)”* in TOSTÕES, Ana, ROSSA, Walter (coord.), *Lisboa. O Plano da Baixa Hoje*, Catálogo de Exposição, CML, Lisboa, 2008. p. 139.

³⁰⁵ SILVA, Raquel Henriques da, *“Lisboa Reconstruída e Ampliada (1758-1903)”* in TOSTÕES, Ana, ROSSA, Walter (coord.), *Lisboa. O Plano da Baixa Hoje*, Catálogo de Exposição, CML, Lisboa, 2008. p. 139.

³⁰⁶ ALEGRIA, Joana Fernandes, *A Arquitectura Pombalina na Rua da Madalena*, Dissertação de Mestrado apresentada no Instituto Superior Técnico, Lisboa, 2008.

³⁰⁷ O reconhecimento feito por Raquel Henriques da Silva é eloquente: *“As evidentes continuidades e (...) as discontinuidades [entre a Baixa e o*



fig. 02.48 • Relação do traçado dos arruamentos com a topografia. Planta (1:10.000).

a) O Chiado.

b) A Baixa.

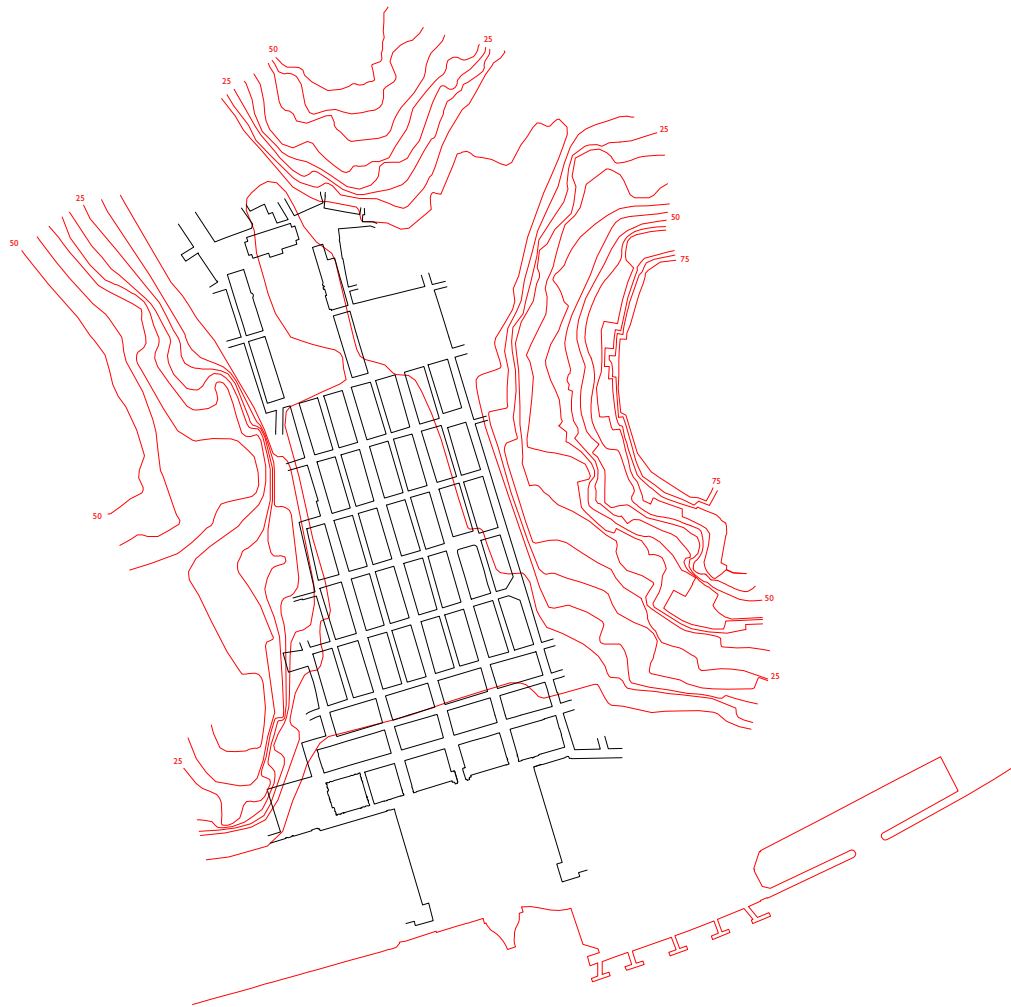




fig. 02.49 • Diagrama do parcelário que acompanha a Rua da Madalena. Planta (1:10.000)

Para a Lisboa “desobediente”, de promoção privada, edificada durante o reinado de D. Maria I, Raquel Henriques da Silva propôs um “*conceito operativo de segundo pombalino*”.³⁰⁸ Para além das características do edificado diferenciadas, a saber: a dimensão e configuração de lotes conformada aos interesses particulares; a livre alteração da composição das fachadas e organização interna predefinidas; a introdução de elementos variados pertencentes quer ao vocabulário estilístico do rococó como a composições neoclássicas, conduzindo ao enriquecimento decorativo e individualizado de cada edifício.³⁰⁹ Ainda segundo Raquel Henriques da Silva, o “*segundo pombalino*” no urbanismo tem expressão nas variações introduzidas no Plano pombalino, por exemplo a adição ao traçado do Largo de São Carlos, fronteiro ao teatro de ópera com o mesmo nome, conferindo ao teatro um espaço de representação simbólica do mesmo mas também utilitário no sentido de permitir a circulação das carruagens de modo a deixarem os espectadores na porta de entrada principal. Outro caso semelhante é o largo aberto por iniciativa do Barão de Quintela frente ao seu palácio, na Rua do Alecrim, logo abaixo do Largo das Duas Igrejas. Em ambos os casos se nota um princípio de reforçar a excepcionalidade de elementos particulares através destes acontecimentos urbanos, hierarquicamente superiores e criadores de ruptura na rígida hierarquia do Plano. Apesar disso, em ambos os casos existe uma sujeição ao traçado ortogonal do Plano e é a ausência de parte dos quarteirões que permitem a criação destes “*espaços de descompressão e de enriquecimento imagético*”,³¹⁰ ou seja, assim como em alguns alargamentos criados na Baixa durante a edificação junto às igrejas que colonizaram o espaço central do Plano, também no Chiado surgiram variantes no léxico de composição do espaço público inseridas na matriz ortogonal do Plano.

167

A Guerra Peninsular e ausência da Corte - 1800-1822

O panorama de prosperidade social e económica do reinado de D. Maria I, prolongado até final do século XVIII, já no curso da regência de D. João VI, onde a burguesia comercial e industrial impulsionada por Pombal acabou por ganhar com a redução do controlo e presença do Estado, foi perturbado no início do século XIX com a ameaça, depois concretizada, da invasão Napoleónica.

O equilíbrio diplomático delicado de Portugal entre a aliança com Inglaterra e a ameaça de invasão Francesa desfez-se entre o final do século XVIII e a primeira década do século XIX e, após sucessivas campanhas e incursões das tropas Francesas apoiadas por contingentes Espanhóis ao longo dos primeiros anos de 1800, o avanço de Junot sobre Lisboa em 1807 obrigou à estratégica mudança da Corte

Chiado] (...) dão a ver as extraordinárias capacidades projectuais da Casa do Risco das Obras Públicas que tanto foram rigorosas e estritamente determinadas como abertas e revisionistas em relação aos seus próprios princípios, conformando-os com a topografia, as memórias históricas dos sítios e os interesses dos investimentos em presença.” in SILVA, Raquel Henriques da, “Lisboa Reconstituída e Ampliada (1758-1903)” in TOSTÕES, Ana, ROSSA, Walter (coord.), Lisboa. O Plano da Baixa Hoje, Catálogo de Exposição, CML, Lisboa, 2008. pp.142-143.

³⁰⁸ SILVA, Raquel Henriques da, “Lisboa Reconstituída e Ampliada (1758-1903)” in TOSTÕES, Ana, ROSSA, Walter (coord.), Lisboa. O Plano da Baixa Hoje, Catálogo de Exposição, CML, Lisboa, 2008. p. 133.

³⁰⁹ SILVA, Raquel Henriques da, “Lisboa Reconstituída e Ampliada (1758-1903)” in TOSTÕES, Ana, ROSSA, Walter (coord.), Lisboa. O Plano da Baixa Hoje, Catálogo de Exposição, CML, Lisboa, 2008. p. 133.

³¹⁰ SILVA, Raquel Henriques da, “Lisboa Reconstituída e Ampliada (1758-1903)” in TOSTÕES, Ana, ROSSA, Walter (coord.), Lisboa. O Plano da Baixa Hoje, Catálogo de Exposição, CML, Lisboa, 2008. p.134.



fig. 02.50 • “Carta topographica de Lisboa e seus suburbios comprehendendo na sua maior extensão desde o Convento dos Religiozos Barbadinhos Italianos athé a Bateria do Bom Successo e na maior largura desde o Terreiro do Paço athé o Campo Pequeno [Material cartográfico] / levantada no Anno de 1802 debaixo da direcção do Cappm. Engenheiro Duarte José Fava”. Duarte José Fava (1772-1826). Arquivo da Biblioteca Nacional de Portugal cota: cc-1067-r

Portuguesa para o Rio de Janeiro, saindo de Lisboa em Novembro desse ano escoltada por navios da armada britânica.

A Guerra Peninsular, que duraria até 1814, deixou o território continental de Portugal esgotado, as cidades pilhadas, a indústria estagnada e dependente de Inglaterra militarmente, pelo apoio que permitiu expulsar as tropas Francesas, e economicamente, pelo acordo comercial de 1810, quase como se de um protectorado se tratasse. A permanência da Corte no Brasil mesmo após as negociações que se seguiram à deposição de Napoleão, em 1815, agravou a crise institucional, imprimindo vigor aos ideais liberais em Portugal continental. A instabilidade política que conduziu à Revolução do Porto, em 1820, forçou o regresso de D. João VI ao Portugal europeu, aportando a Lisboa em 1822.

O período que durou o êxodo da Corte no Rio de Janeiro, enquanto Portugal continental foi palco da Guerra Peninsular, teve reflexos não só na estagnação como na decadência económica e consequentemente urbana da cidade de Lisboa. A cidade que D. João VI encontrou no seu regresso tinha sido entregue à Intendência das Obras Públicas,³¹¹ herdeira da instituição criada por Pombal para a reconstrução pós-terramoto, que, sem o suporte político e económico do século XVIII, se limitou a “*gerir administrativamente os últimos actos de abertura de ruas, movimentação de entulhos e loteamentos, de acordo com o Plano pombalino que os proprietários de terrenos resistiam a cumprir.*”

169

Guerra Civil entre Absolutistas e Liberais

Em 1826, a morte de D. João VI, no contexto de instabilidade política e social que existia na altura em Portugal, e a criação de uma nova Carta Constitucional por D. Pedro IV, que fazia partilhar os poderes governativos antes concentrados, ao invés de conciliarem as facções liberal e absolutista, geraram o descontentamento da nobreza tradicional latifundiária e do clero. Estes apoiaram as pretensões sucessórias de D. Miguel e a causa absolutista, iniciando os acontecimentos que levariam à Guerra Civil Portuguesa que durou entre 1828 e 1834, com a assinatura do tratado de paz na Convenção de Évoramonte.

Data deste período conturbado a elaboração da “*Carta topographica de Lisboa e seus suburbios (...)*”,³¹² levantada em 1807, desenhada em 1826 e finalmente publicada em 1931, demonstrando o abrandamento que existiu quer na actividade da Casa do Risco quer na produção urbana em Lisboa quando comparada com a cartografia antecedente e precedente.

³¹¹ SILVA, Raquel Henriques da, “*Lisboa Reconstituída e Ampliada (1758-1903)*” in TOSTÕES, Ana, ROSSA, Walter (coord.), *Lisboa. O Plano da Baixa Hoje*, Catálogo de Exposição, CML, Lisboa, 2008. p. 144.

³¹² FAVA, Duarte José, 1772-1826, *Carta topographica de Lisboa e seus suburbios comprehendendo na sua maior extensão desde o Convento dos Religiosos Barbadinhos Italianos até a Bateria do Bom Successo e na maior largura desde o Terreiro do Paço até o Campo Pequeno* [Material cartográfico] / levantada no Anno de 1807 debaixo da direcção do Cappm. Engenheiro Duarte José Fava; Reduzida, e desenhada na Caza do Risco das Obras Publicas no Anno de 1826: Sendo Intendente o Cappm. Engenheiro Jozé Bento de Souza Fava; lithografada pelos praticantes da mesma Caza do Risco no anno de 1831, por Ordem do Fiscal das Obras Publicas, O Conselheiro Jozé Francisco Braâmcamp de Almeida Castelo Branco; D. na P. por J. S. Fontes, J. C. Pereira, M. J. O. Cruz, L. J. S. Pereira; O. R. Lith. - Escala [1:5000], 500 braças por palmo. - [Lisboa]: Caza do Risco das Obras Públicas, 1833. - 1 planta: p&b; 87,00x179,00 cm, em folha de 93,00x184,50 cm. Arquivo da Biblioteca Nacional de Portugal cota: cc-1067-r

02.3.8. Lisboa Liberal e Romântica [1834 - 1850's]

Escolhemos abordar de modo independente este período relativamente curto devido às suas particularidades contextuais se distinguirem dos períodos que medeia, na verdade constitui um período de transição mas também um período em si mesmo, e pela conveniência da cartografia que existe ao nosso dispor, nomeadamente as plantas, publicadas originalmente em 1859, que compõem o “*Atlas da Carta Topographica de Lisboa levantada em 1856, 1857 e 1858 (...) sob a direcção de Filipe Folque (...)*” e que foram republicadas no “*Atlas da Carta Topográfica de Lisboa sob a direcção de Filipe Folque: 1856-1858*”³¹³ acompanhadas por textos introdutórios explicativos, o que permite ter uma clara noção do que seria a cidade de Lisboa, e as suas ruas, na altura.

Ao período urbanístico e arquitectónico que se estende sensivelmente entre as décadas de 30 e 50 do século XIX em Lisboa, Raquel Henriques da Silva convencionou chamar a “*Lisboa Romântica*”, identificando-a como “*efémera, (...) uma criativa hesitação entre o passado e o futuro (...) [tem] o culto da natureza, rebelde e indisciplinada, expressa em jardins sem eixos determinados(...)*”.³¹⁴ Assim, quase podemos falar de um período de preparação em que se ganhou fôlego para a transformação urbana que se produziu em Lisboa ao longo da segunda metade do século XIX. No entanto, nestas décadas iniciais que se seguem à vitória liberal, a produção urbana consistiu essencialmente num “*conjunto informal de pequenos gestos apropriadores da cidade antiga.*”³¹⁵

A vitória da causa liberal, em 1834, conduziu a um conjunto de reformas significativas na administração do Estado com reflexos na própria sociedade, adquirindo a população de Lisboa progressivamente os “*valores de convivencialidade burguesa*”.³¹⁶

Uma das reformas que teve implicações significativas mais imediatas nas cidades foi a extinção das ordens religiosas e expropriação dos seus bens, estabelecidas pelo Decreto-lei datado de 28 de Maio mas publicado a 30 de Maio de 1834.³¹⁷ No caso de Lisboa, as ocupações militares das estruturas conventuais processaram-se desde meados de 1833, a pretexto do papel estratégico dos edifícios e do envolvimento de alguns religiosos no conflito pelo lado dos absolutistas. Apesar da grande maioria dos 45 conventos de Lisboa ter sido apropriada para instalar serviços do Estado, em particular quartéis militares e as novas

³¹³ VIEGAS, Inês Morais, TOJAL, Alexandre Arménio (coord. ed.), *Atlas da Carta Topográfica de Lisboa sob a direcção de Filipe Folque: 1856-1858*, Câmara Municipal de Lisboa, Departamento de Património Cultural, Arquivo Municipal de Lisboa, Lisboa, 2000.

³¹⁴ SILVA, Raquel Henriques da, “*Lisboa Reconstituída e Ampliada (1758-1903)*” in TOSTÕES, Ana, ROSSA, Walter (coord.), *Lisboa. O Plano da Baixa Hoje*, Catálogo de Exposição, CML, Lisboa, 2008. pp.147-148.

³¹⁵ SILVA, Raquel Henriques da, “*Lisboa Reconstituída e Ampliada (1758-1903)*” in TOSTÕES, Ana, ROSSA, Walter (coord.), *Lisboa. O Plano da Baixa Hoje*, Catálogo de Exposição, CML, Lisboa, 2008. p.152.

³¹⁶ SILVA, Raquel Henriques da, “*Urbanismo: caminhos e planos*” in *Lisboa em movimento / Lisbon in motion 1850-1920*, catálogo de exposição, Lisboa 94, Livros Horizonte, Lisboa, 1994.

³¹⁷ “*O triunfo do Liberalismo em Portugal decretou a extinção dos conventos. Os procedimentos implicados nesta verdadeira revolução jurídica, social e cultural foram enunciados no Decreto-lei de 30 de Maio de 1834, visando generalizar, normalizar e controlar um processo que, no caso de Lisboa, estava de facto já em curso desde meados do ano anterior.*” in SILVA, Raquel Henriques da, “*Lisboa Reconstituída e Ampliada (1758-1903)*” in TOSTÕES, Ana, ROSSA, Walter (coord.), *Lisboa. O Plano da Baixa Hoje*, Catálogo de Exposição, CML, Lisboa, 2008. p.144.

funções ligadas à administração liberal, parece não ter havido qualquer estratégia geral para a sua reocupação funcional, tendo a mesma sofrido alterações ao sabor dos interesses instalados em cada momento, pelo menos até meados do século, quando a Regeneração de 1851 interrompeu o ciclo do poder militar instalado após a Guerra Civil.³¹⁸ Se a maioria das alterações consistiram essencialmente na adaptação dos espaços conventuais e substituição dos seus ocupantes, mantendo a presença dos edifícios antes religiosos, outros casos existiram que conduziram à criação de novos arruamentos. A alienação de conventos em 1835, satisfazendo a necessidade de indemnização das despesas da causa liberal durante a Guerra, abriu caminho para as demolições parciais, abertura de arruamentos e loteamento dos perímetros conventuais.

Abertura de ruas nas cercas de conventos

Conta-se nestes casos a abertura da Rua Nova da Trindade e loteamento dos terrenos marginais do extinto Convento da Trindade, na década de 1840, um rasgamento tímido e de traçado algo irregular conformado às preexistências, que permitiu estender a Travessa do Secretário da Guerra, vinda do Chiado, até ao Largo de São Roque, com uma articulação difícil com o Largo da Abegoaria, actual Rafael Bordalo Pinheiro, e com a Rua da Trindade, características que apontam para o enfraquecimento da capacidade de acção da Casa do Risco.³¹⁹

171

No caso da demolição do convento de São Domingos³²⁰ e o seu loteamento, existiu então o pretexto para a abertura da Rua de São Domingos e da Travessa Nova de São Domingos. Estes arruamentos, aparentemente por se situarem nas imediações da Baixa e do Rossio que apenas em meados da década de 1840 teve os seus limites poente e norte definidos, acusam um controlo no traçado e nas próprias tipologias edificadas que marginam os arruamentos que demonstram onde se centrava a acção da Casa do Risco e a longevidade do próprio Plano pombalino.³²¹

Cemitérios e acessos aos mesmos

Por outro lado, a cidade enfermava de cemitérios oficiais, afastados da parte urbana, que pudessem suprir as necessidades de uma capital novamente em crescimento. Apesar dos cemitérios Oriental, no Alto de São João, e Ocidental, nos Prazeres, terem iniciado funções em 1833, as suas inaugurações oficiais só se deram em 1841 e 1840 respectivamente. Provavelmente para reforçar a disposição de 1835 que mandava estabelecer cemitérios públicos em todas as povoações, a cargo dos municípios ou juntas de freguesia, proibindo os cemitérios particulares salvo algumas, poucas, excepções. Assim, e com o decreto de proibi-

³¹⁸ SILVA, Raquel Henriques da, *Lisboa Romântica, Urbanismo e Arquitectura, 1777-1874*, dissertação de Doutoramento apresentada à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 2 vols., Lisboa, 1997.

³¹⁹ SILVA, Raquel Henriques da, "Lisboa Reconstruída e Ampliada (1758-1903)" in TOSTÕES, Ana, ROSSA, Walter (coord.), *Lisboa. O Plano da Baixa Hoje*, Catálogo de Exposição, CML, Lisboa, 2008. p.146.

³²⁰ Com excepção da Igreja de São Domingos que ainda hoje se mantém.

³²¹ "Na documentação dos serviços técnicos, mantém-se, até cerca de 1850, a referência expressa ao Plano de reconstrução da cidade como instrumento determinante da sua planificação." in SILVA, Raquel Henriques da, "Lisboa Reconstruída e Ampliada (1758-1903)" in TOSTÕES, Ana, ROSSA, Walter (coord.), *Lisboa. O Plano da Baixa Hoje*, Catálogo de Exposição, CML, Lisboa, 2008. p. 147.





fig. 02.51 • Montagem das peças desenhadas que compõem o “Atlas da Carta Topographica de Lisboa levantada em 1856, 1857 e 1858 (...)” sob a direcção de Filipe Folque (...)” extraídas de: VIEGAS, Inês Morais, TOJAL, Alexandre Arménio (coord.ed.), *Atlas da Carta Topográfica de Lisboa sob a direcção de Filipe Folque: 1856-1858*, Câmara Municipal de Lisboa, Departamento de Património Cultural, Arquivo Municipal de Lisboa, Lisboa, 2000.

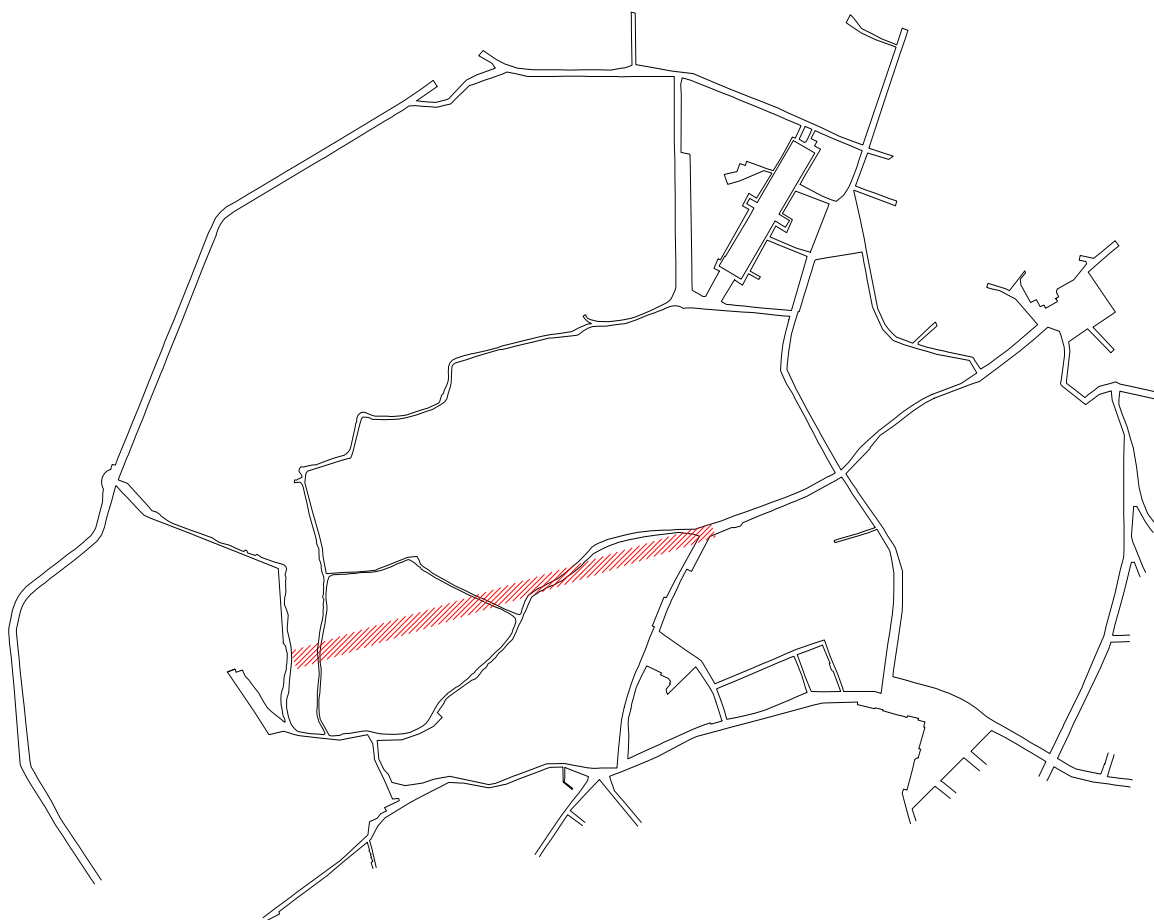
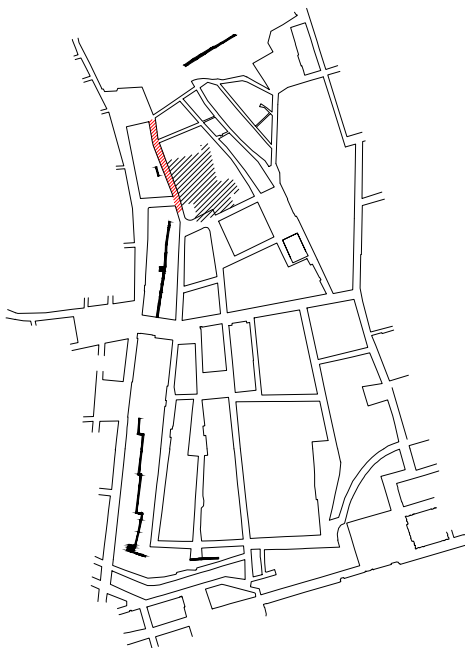


fig. 02.52 • Abertura de ruas nas cercas de conventos. Rasgamento da Rua Nova da Trindade sobre o traçado urbano. (1:10.000).

fig. 02.53 • Acessos aos cemitérios. Abertura da Rua Saraiva de Carvalho sobre o traçado urbano. (1:10.000).

ção do enterramento nos templos e adros, em 1844, visando instituir os cemitérios laicos, existia alguma pressão para que estes “novos” equipamentos tivessem um enquadramento urbano digno.

O estabelecimento de espaços de excepção e de arruamentos que substituíssem os caminhos e azinhagas que conduziam aos novos cemitérios acabou por ser resolvido *a posteriori*. No caso do Cemitério Ocidental com a abertura do troço poente da Rua Saraiva de Carvalho em 1863, com traçado parcialmente sobreposto ao da primitiva Rua do Forno, conduzindo ao Largo dos Prazeres, actual Praça São João Bosco, aberta nos terrenos da Quinta do Alto dos Prazeres. No caso do Cemitério Oriental, foi o próprio traçado e reperfilamento da Estrada da Circunvalação, que marginava a porta principal, que constituiu o arruamento de chegada, cumprindo assim uma dupla função.

A Estrada da Circunvalação

A concepção da Estrada da Circunvalação remonta à fundação da Companhia de Obras Públicas, em 1844, cujo propósito principal era justamente o de contratar a sua execução, o que aconteceu no ano seguinte. O objectivo final seria o de estabelecer uma linha alfandegária para a cidade, com mais de vinte postos fiscais, dos quais seis eram portas com casas de despacho: “em Alcântara (na estrada para Cascais), Benfica (na estrada para Sintra), Campolide (na estrada para o Paço do Lumiar), Arco do Cego (na estrada para o Campo Grande), Sacavém (na estrada para a Portela), Cruz da Pedra ou Santa Apolónia (na estrada para Olivais e Sacavém).”³²² Após a dissolução da mesma Companhia, a construção estendeu-se entre 1846 e 1857, no entanto, a legislação que definia os limites da cidade em 1852³²³ já os referenciava ao muro da Circunvalação, na altura ainda incompleto.

A Circunvalação aproveitou partes da estrada fiscal preexistente e novas troços foram abertos de modo a constituir o traçado da nova estrada: “começava na Ponte de Alcântara (ao fim da actual Rua Prior do Crato), subindo pela Rua D. Maria Pia, construída então até à Rua de Campo de Ourique; seguia pela Rua do Arco do Carvalhão, Alto do Carvalhão (actuais Rua D. Carlos de Mascarenhas e Marquês de Fronteira) até ao começo da Estrada de Benfica (para norte), continuando pela Av. Duque de Ávila e por onde fica a Rua Visconde de Santarém; do Largo do Leão ia passar à Rua António Pereira Carrilho e à Rua Morais Soares, até ao Alto de São João. Daqui descia pela Av. Afonso III até ao extremo da Rua da Cruz de Pedra.”³²⁴ O seu perfil foi macadamizado e no lado interno construído um muro de vedação apenas interrompido nos postos fiscais, casas de despacho e Portas, segundo uma solução mais simples e menos dispendiosa que a inicialmente idealizada.³²⁵

³²² FRANÇA, José-Augusto, *Lisboa. História Física e Moral*, Livros Horizonte, Lisboa, 2008, p. 514.

³²³ “O decreto de 11 de Setembro de 1852, que reformou o Município de Lisboa, estabeleceu que os limites da Cidade, do lado da terra, seriam os que seguisse o muro de circunvalação que cercasse Lisboa, o qual [...] se achava ainda inacabado naquela data.” in VIEIRA DA SILVA, A., “Dispersos”, Vol. I, Lisboa, 1954, p. 81.

³²⁴ SANTANA, Francisco, SUCENA, Eduardo, “Dicionário da História de Lisboa”, Carlos Quintas & Associados - Consultores, Lisboa, 1994, p. 498.

³²⁵ Vieira da Silva transcreve a descrição do perfil que faz parte do “Relatório dos estudos e construção da nova estrada de circunvalação do Município de Lisboa, referido ao dia 30 de Setembro de 1900”, subscrito pelo engenheiro director José Joaquim de Matos, no Ministério das Finanças: “A estrada seria de dois tipos, um com 8m de largura da faixa empedrada, outro com 6m. O muro de vedação teria 4m de altura, 1m,53 de espessura na base, e 1m,33 em cima; além disso, da banda exterior, haveria um fosso com 10m de largura e 4m de profundidade.” in VIEIRA DA SILVA, A., “Dispersos”, Vol. I, Lisboa, 1954, p. 81. Este perfil-tipo procurava finalmente terminar a construção da Circunvalação que se estendia desde meados do século XIX.

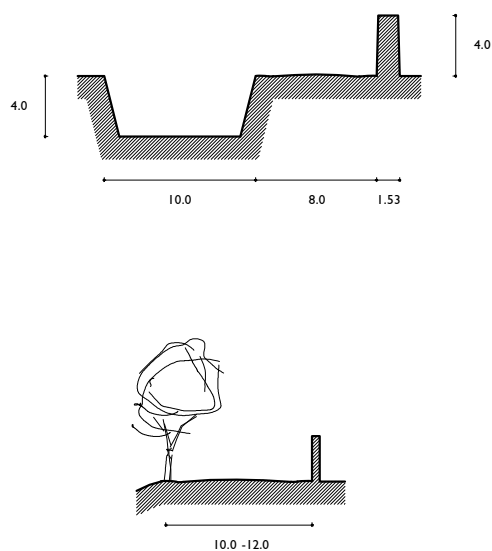


fig. 02.54 • Estrada de Circunvalação:

- a) Traçado reconhecível da Estrada de Circunvalação sobre o traçado urbano actual de Lisboa. Planta (1:40.000)
- b) Reconstituição da secção transversal-tipo a partir da descrição presente no "Relatório dos estudos e construção da nova estrada de circunvalação do Município de Lisboa, referido ao dia 30 de Setembro de 1900", in VIEIRA DA SILVA, "Dispersos", Vol. I, Lisboa, 1954, p. 81. (1:500).
- c) Reconstituição da secção transversal tipo a partir da cartografia de meados do século XIX. (1:500).

Passado mais de um século, o traçado da Estrada da Circunvalação permanece na sua quase totalidade identificável no traçado urbano da cidade, tendo sido absorvido e apropriado de modos diversos no curso do processo de sedimentação urbana.

Os *aformoseamentos* da cidade: ajardinamentos, arborização e calcetamentos

É ainda neste período transitório que são levadas a cabo uma série de operações avulsas de “*aformoseamento*” dos espaços públicos da cidade que se revelam importantes para a compreensão da transformação que se deu ao nível do entendimento e conceptualização do espaço público em geral e da rua em particular; e que se vão revelar de modo mais consistente e articulado a partir das décadas seguintes, já em plena segunda metade do século XIX.

As obras de remodelação do Passeio Público constituíram um dos primeiros sinais deste “*aformoseamento*”, como era denominado o arranjo dos espaços através de operações de ajardinamento, arborização e inclusão de mobiliário urbano e posteriormente infraestruturas e equipamentos públicos.³²⁶ Esta transformação do Passeio Público, iniciada logo a partir de 1934 e onde em 1840 ainda se edificava uma cascata junto à entrada mais a norte,³²⁷ ensaiou a sucessão de remodelações de espaços expectantes que deram origem ao contemporâneo jardim do Miradouro de São Pedro de Alcântara (1834), e posteriores jardins da Estrela (1852) e do Príncipe Real (1860). Se o primeiro e o último respeitavam alinhamentos arborizados rigorosos apesar de suportarem alguma variedade na vegetação, o Jardim da Estrela acusa bem as influências mais românticas e naturalistas e a sua dimensão permitiu explorar a introdução de percursos múltiplos e equipamentos públicos no interior dos gradeamentos de ferro que limitam o jardim. Em qualquer dos casos, estas são as realizações que servem de modelo e inspiração para um alargado conjunto de jardins de bairro que vão pontuar os espaços de excepção dos conjuntos urbanos que foram delineados na segunda metade do século XIX e que vão configurar parte do crescimento da cidade como o bairro de Campo de Ourique ou o de Santo Amaro.

A par da arborização e ajardinamento destes espaços, a introdução de calçada no pavimento do Rossio, finalizada entre os anos de 1848 e 1849, após o bem sucedido ensaio no Castelo de São Jorge, com um desenho bicolor de calcário branco e basalto preto que compõe as ondas do “*Mar Largo*”, marca o início de um processo de pavimentação generalizada dos espaços da cidade, inicialmente nos espaços excepcionais mas rapidamente se estendendo para os principais percursos e, depois, progressivamente por toda a cidade. Sintomático desta generalização é, por exemplo, a criação do singular Pelouro das Calçadas em Abril de 1856.

Se a pavimentação em calçada se foi generalizando, naturalmente dando origem a ornamentações mais

³²⁶ SILVA, Raquel Henriques da, “*Lisboa Reconstituída e Ampliada (1758-1903)*” in TOSTÕES, Ana, ROSSA, Walter (coord.), *Lisboa. O Plano da Baixa Hoje*, Catálogo de Exposição, CML, Lisboa, 2008. p. 148.

³²⁷ Para uma descrição mais detalhada de todo o processo de transformação que sofre o Passeio Público a partir de 1834 pode ser consultado: SILVA, Raquel Henriques da, “*O Passeio Público e a Avenida da Liberdade*” in MOITA, Irisalva (coord.), *O Livro de Lisboa*, Lisboa 94, Livros Horizonte, Lisboa, 1994.

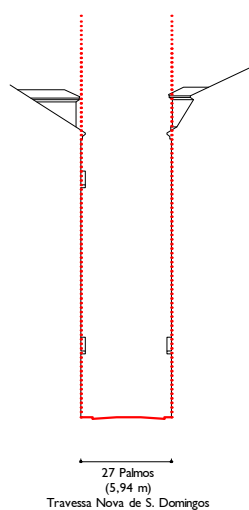
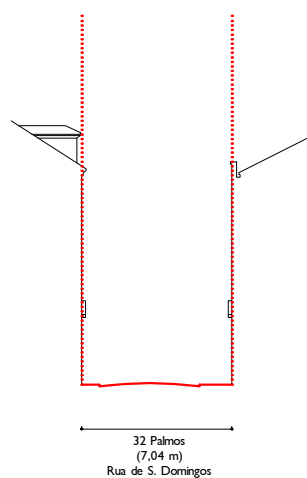
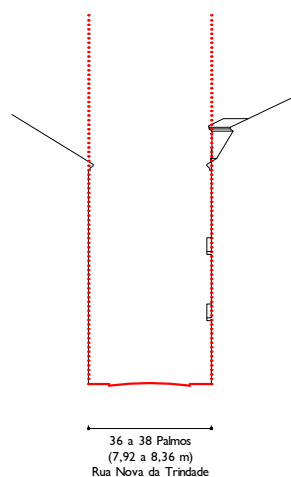


fig. 02.55 • Secções transversais-tipo dos rasgamentos de cercas de conventos. (1:500).

- a) Rua Nova da Trindade (36 a 38 palmos);
- b) Rua de São Domingos (32 palmos);
- c) Travessa Nova de São Domingos (27 palmos). (Nota: 22 cm = 1 palmo)

complexas nos espaços de maior importância do que nos secundários, este já não é o caso da arborização. A plantação de árvores em espaços públicos com o propósito inicial de os embelezar e depois com um propósito mais higienista foi mais selectiva e converteu inicialmente alguns largos e espaços expectantes e desqualificados em jardins dedicados ao passeio nos períodos de lazer de uma sociedade urbana em afirmação.

Os tipos de ruas da Lisboa Liberal e Romântica

Apesar das iniciativas levadas a cabo neste período de transição ao longo de quase três décadas, os aformoseamentos de espaços resumiram-se aos espaços excepcionais, largos, praças e miradouros. Pontualmente assistem-se às pavimentações em calçada, mas apenas na segunda metade do século XIX são encetadas operações de calcetamento sistemático dos arruamentos e a arborização se estende às ruas mais largas,³²⁸ particularmente aquelas que são alargadas ou edificadas de novo, plantadas nos passeios ou em plataformas centrais.³²⁹

Nestas décadas devemos referir um tipo de **rua de rasgamento das cercas conventuais**, mais controladas pela Casa do Risco na Baixa e menos na envolvente. Apesar da distância temporal de quase um século, estas ruas pautam-se pelos mesmos princípios daquelas que foram edificadas nas cercas conventuais após o terramoto de 1755, ou seja, tratava-se de estender no tempo o urbanismo pombalino, particularmente pela sua eficácia comprovada. Assim, em São Domingos encontramos a abertura da Rua de São Domingos que prolonga os 32 palmos de largura da Rua dos Correeiros e a Travessa Nova de São Domingos que é aberta com cerca de 27 palmos, a mais exígua. Para além da regra no alinhamento, é particularmente na composição modular das fachadas, ainda que com as variações já anteriormente introduzidas pelo “*Segundo Pombalino*”³³⁰ que se notam ainda as fortes heranças do período pombalino nestas ruas.

Para além destes rasgamentos pontuais, existiu uma singular realização, a **Estrada de Circunvalação**, que, apesar de não a podermos entender nesta altura como uma rua, teve neste período o momento de definição formal do seu traçado. Para além disso, é ao seu perfil-tipo, definido nesta altura, que os restantes traçados que sucessivamente vão definir os diferentes limites do concelho de Lisboa se vão referenciar.³³¹ Assim, a Estrada de Circunvalação tem um traçado que envolve a área da cidade de Lisboa e preferencialmente segue junto a linhas de cumeeada e pontos dominantes do relevo, como limites de planaltos. O seu perfil privilegia a circulação - é uma estrada e não uma rua - e sendo tendencialmente regular, com uma largura média entre os 10 e os 12 metros, é assimétrico e os seus elementos de composição acentuam a função de limite aduaneiro e, em caso de necessidade, militar.

³²⁸ Através da nossa leitura comparativa da cartografia de meados do século XIX e início do século XX, parece-nos que a largura mínima para a existência de arborização em regra ronda os 20 metros, como trataremos mais à frente.

³²⁹ SILVA, Raquel Henriques da, “*Lisboa Reconstruída e Ampliada (1758-1903)*” in Tostões, Ana, Rossa, Walter (coord.), *Lisboa. O Plano da Baixa Hoje*, Catálogo de Exposição, CML, Lisboa, 2008. p. 161.

³³⁰ Veja-se a caracterização feita do período algumas páginas antes e também: SILVA, Raquel Henriques da, “*Lisboa Reconstruída e Ampliada (1758-1903)*” in TOSTÕES, Ana, ROSSA, Walter (coord.), *Lisboa. O Plano da Baixa Hoje*, Catálogo de Exposição, CML, Lisboa, 2008. p. 133.

³³¹ A este propósito pode ser consultado o verbete “*Limites da Cidade*” em SANTANA, Francisco, SUCENA, Eduardo, “*Dicionário da História de Lisboa*”, Carlos Quintas & Associados - Consultores, Lisboa, 1994.

02.3.9. Lisboa da Regeneração à Primeira República [1850's-1910]

Para a caracterização deste período foi incontornável o recurso ao trabalho desenvolvido por Raquel Henriques da Silva, particularmente na sua tese de Doutoramento,³³² e com divulgação mais ampla em diversos artigos publicados sobre a arquitectura e o urbanismo de Lisboa do século XIX e início do século XX, para além de outros elementos bibliográficos específicos que nos auxiliaram a traçar o desenvolvimento urbano da cidade como o trabalho de Irene Buarque e Nuno Teotónio Pereira sobre os pátios e vilas de Lisboa.³³³ Apesar disso, são os elementos essenciais da cartografia, particularmente a comparação que pode ser feita entre a cartografia de meados do século XIX, o “*Atlas da Carta Topographica de Lisboa levantada em 1856, 1857 e 1858 (...) sob a direcção de Filipe Folque (...)*”³³⁴, e a cartografia do início do século XX, “*Levantamento da Planta de Lisboa: 1904-1911*”³³⁵ coordenado por Júlio António Vieira da Silva Pinto e Alberto de Sá Correia, que nos permitem caracterizar morfologicamente as realizações impressas na cidade neste período. Tanto a extensão do crescimento da cidade feita a partir de operações urbanas que delinearam novos bairros como as alterações pontuais feitas ao tecido urbano mais antigo e existente até meados do século XIX.

Apesar de não ser nosso propósito tratar dos projectos não realizados, a nossa interpretação das realizações relativas aos arruamentos deste período foi também auxiliada por elementos desenhados de projectos e planos diversos, que para além de se encontrarem depositados no Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa, se encontram parcelarmente disponíveis através da sua reprodução em vários trabalhos de investigação académica que têm vindo a ser elaborados e têm divulgado esse material.³³⁶

Assim, a segunda metade do século XIX consiste num período do desenvolvimento urbano da cidade de Lisboa particularmente rico que se convencionou localizar no tempo a partir da Regeneração de 1851, após a queda de Costa Cabral, e cujos objectivos passavam pela reordenação política e a instauração definitiva do liberalismo em Portugal.

Com esse propósito, foram levadas a cabo uma série de reformas administrativas e económicas e promovidas um conjunto de acções de construção e renovação de infraestruturas básicas, como o caminho de ferro, estradas, novos portos e meios de comunicação como o telégrafo com vista a modernizar o país e criar condições para o seu desenvolvimento económico e social.

³³² SILVA, Raquel Henriques da, *Lisboa Romântica, Urbanismo e Arquitectura, 1777-1874*, dissertação de Doutoramento apresentada à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 2 vols., Lisboa, 1997.

³³³ PEREIRA, Nuno Teotónio, BUARQUE, Irene, *Prédios e Vilas de Lisboa*, Livros Horizonte, Lisboa, 1995.

³³⁴ Republicadas acompanhadas de textos de enquadramento em: VIEGAS, Inês Moraes, TOJAL, Alexandre Arménio (coord. ed.), *Atlas da Carta Topográfica de Lisboa sob a direcção de Filipe Folque: 1856-1858*, Câmara Municipal de Lisboa, Departamento de Património Cultural, Arquivo Municipal de Lisboa, Lisboa, 2000.

³³⁵ Republicadas acompanhadas de textos de enquadramento em: VIEGAS, Inês Moraes, TOJAL, Alexandre Arménio (coord. ed.), *Levantamento da Planta de Lisboa: 1904-1911*, Câmara Municipal de Lisboa, Departamento de Património Cultural, Arquivo Municipal de Lisboa, Lisboa, 2005.

³³⁶ Como por exemplo a recente dissertação de Doutoramento em Aménagement et Urbanisme, na Université Paris IV - Sorbonne, “*L’Urbanisme de Lisbonne. Eléments de théorie appliquée*” defendida por Catarina Camarinhas em Junho de 2009 e que aborda essencialmente os planos urbanísticos para a cidade.

Inicialmente inserida no período da *Regeneração*, caracterizado pelo maior esforço de modernização e desenvolvimento do país, a modernização e expansão de Lisboa foi uma ambição e um desejo expresso logo a partir de 1859.³³⁷ Apesar dos estudos que foram levados a cabo na década seguinte para a elaboração de um “*Plano Geral de Melhoramentos da Capital*”³³⁸, a materialização deste ideal consubstanciou-se apenas em obras de melhoramentos, mais ou menos avulsas, operando transformações essencialmente através de pavimentações, ajardinamentos e arborizações, como por exemplo a Praça Luís de Camões ou o Jardim do Príncipe Real, ambos na década de 1860, que dotaram a cidade de espaços públicos apetecíveis para o desenvolvimento ou confirmação de novas áreas urbanas, com habitações de qualidade e associadas a uma afirmação da vida aristocrático-burguesa urbana.

Neste período, o aterro para a construção da linha de caminho de ferro e do novo porto de Lisboa, entre Santos e o Cais do Sodré, terá sido a maior transformação visível, embora nunca cumprida totalmente, numa Lisboa que prosseguia com *alguma felicidade pitoresca o seu crescimento romântico*³³⁹ e orgânico, ocupando as encostas, sem a existência de um instrumento legal que regulamentasse uma grande ideia de cidade metropolitana. Apesar disso, Pierre-Joseph Pezerat, engenheiro e arquitecto da Câmara Municipal de Lisboa desde 1852, dinamizou e dotou de alguma unidade as pontuais e espaçadas intervenções camarárias de meados do século XIX que procuravam responder às aspirações da vida burguesa que se pretendia Europeia.³⁴⁰

A real modernização de Lisboa aguardou então pelo *Fontismo*, período marcado pelo grande investimento em infraestruturas e por um ambicioso programa de execução de obras públicas, e pela entrada de Frederico Ressano Garcia na Câmara Municipal, através do concurso para engenheiro, em 1874³⁴¹. Esta conjuntura associada à ambição do Presidente da Câmara, Rosa Araújo,³⁴² de fazer de Lisboa uma capital europeia reanimou as ideias e a discussão sobre a abertura de um grande *boulevard* e a extensão da cidade de Lisboa, que culminou na aprovação do “*Plano Geral de Melhoramentos da Capital*”, em 1903.

³³⁷ Referimo-nos à proposta do Presidente da Câmara Municipal, Júlio Pimentel, em 3/7/1859, registada nos Anais do Município de Lisboa, de abrir um *boulevard* entre o Passeio Público e as Portas da Cidade. Este *boulevard* consistia mais num elemento de referência e símbolo de modernidade e progresso do que numa estratégia de desenvolvimento e expansão da cidade. A proposta de Júlio Pimentel é referida em SILVA, Raquel Henriques da, *Lisboa de Frederico Ressano Garcia, 1874-1909*, Catálogo de Exposição, FCG/CML, Lisboa, 1989. pp.18-19.

³³⁸ Em 1864, após várias solicitações da Câmara Municipal de Lisboa, o Governo decide empossar uma Comissão no âmbito do Ministério das Obras Públicas para elaborar o *Plano Geral de Melhoramentos da Capital* que integrou o engenheiro e arquitecto municipal Pierre Joseph Pezerat. No âmbito dos trabalhos da Comissão Pezerat ainda elabora um estudo preparatório, datado de 1865, intitulado *Mémoire sur les Études d'améliorations et embellissements de Lisbonne* mas que não teve seguimento. in SILVA, Raquel Henriques da, “*Lisboa Reconstruída e Ampliada (1758-1903)*” in TOSTÕES, Ana, ROSSA, Walter (coord.), *Lisboa. O Plano da Baixa Hoje*, Catálogo de Exposição, CML, Lisboa, 2008. p. 156. e SILVA, Raquel Henriques da, *Lisboa de Frederico Ressano Garcia, 1874-1909*, Catálogo de Exposição, FCG/CML, Lisboa, 1989. pp. 19.

³³⁹ SILVA, Raquel Henriques da, *Lisboa de Frederico Ressano Garcia, 1874-1909*, Catálogo de Exposição, FCG/CML, Lisboa, 1989. pp.17-36.

³⁴⁰ SILVA, Raquel, “*Lisboa Reconstruída e Ampliada (1758-1903)*” in TOSTÕES, Ana, ROSSA, Walter (coord.), *Lisboa. O Plano da Baixa Hoje*, Catálogo de Exposição, CML, Lisboa, 2008. p. 153.

³⁴¹ “O ponto de partida para a efectiva modernização de Lisboa foi a decisão de abrir concurso para engenheiro da Câmara, lugar vago desde 1872, por morte de P.J. Pezerat.” in SILVA, Raquel Henriques da, *Lisboa de Frederico Ressano Garcia, 1874-1909*, Catálogo de Exposição, FCG/CML, Lisboa, 1989. p.20.

³⁴² O empenho pessoal de Rosa Araújo é notório no processo, iniciado antes da aprovação da lei de expropriações de zonas, chegando a negociar expropriações caso a caso, pagando ou dando benefícios em troca. in SILVA, Raquel Henriques da, *Lisboa de Frederico Ressano Garcia, 1874-1909*, Catálogo de Exposição, FCG/CML, Lisboa, 1989. p.22.



fig. 02.56 • Montagem das peças desenhadas que compõem o “*Levantamento da Planta de Lisboa: 1904-1911*” coordenado por Júlio António Vieira da Silva Pinto e Alberto de Sá Correia, extraídas de: VIEGAS, Inês Morais, TOJAL, Alexandre Arménio (coord. ed.), “*Levantamento da Planta de Lisboa: 1904-1911*”, Câmara Municipal de Lisboa, Departamento de Património Cultural, Arquivo Municipal de Lisboa, Lisboa, 2005.

Tendo em conta as características das ruas delineadas e edificadas neste período, optámos por estruturar o nosso texto em seis partes: uma primeira dedicada às ruas delineadas e abertas sobre o **Aterro da Boavista**; uma parte dedicada aos **alargamentos, regularizações e rasgamentos higienistas**; outra parte dedicada aos **rasgamentos de ruas-avenidas**; uma parte dedicada ao paradigmático processo de abertura da **Avenida da Liberdade e extensão da cidade até às Avenidas Novas**; uma parte dedicada às **ruas dos bairros habitacionais** edificados na altura **para além das Avenidas**; e ainda uma parte final que aborda uma tipologia particular de arruamento que decorre da edificação das **vilas operárias**.

O Aterro da Boavista

Enquadrado pelos princípios higienistas coevos, o Aterro da Boavista foi pensado inicialmente como solução para o foco de doenças que constituía o lamaçal e vazadouro que potenciavam a existência de águas estagnadas insalubres e mosquitos portadores de febre amarela.³⁴³ As documentadas epidemias de cólera, em 1854 e 1855, e febre amarela, em 1857, terão tido um efeito potenciador desta grande obra. Apesar das obras para a construção do aterro da Boavista terem sido iniciadas em 1855 pelo Ministério das Obras Públicas, transitaram para a Câmara Municipal em 1859, sob a orientação de Pierre-Joseph Pézerat, arquitecto e engenheiro municipal responsável por vários projectos e estudos, aparentemente perdidos no incêndio do edifício da Câmara Municipal em 1863.³⁴⁴ Neste contexto interessa particularmente a sua participação como membro da comissão encarregada para o estudo do porto entre 1856 e 1858, quando já tinha elaborado um estudo para a área da Boavista³⁴⁵ que contemplava a construção de um porto fechado, a passagem de uma linha de caminho de ferro e a edificação de um bairro marítimo.³⁴⁶

Nas folhas número 49 e 50 da carta topográfica de Lisboa datada de 1856 é já visível o aterro e a primitiva constituição do perfil da então nomeada Rua de 24 de Julho, ampla e com uma linha de árvores. No entanto, mantém-se a estrutura urbana dependente do eixo da Rua da Boavista, e o parcelário alongado conquistado ao rio desde o século XVI e que tinha dado origem aos “boqueirões”³⁴⁷ onde atracavam as embarcações de transbordo até à construção do aterro.

³⁴³ MARTINS, Miguel Gomes, “Lisboa Ribeirinha. Principais factores de modelação espacial.” in *Actas das Sessões do I Colóquio Temático – O Município de Lisboa e a Dinâmica Urbana (séculos XVI-XIX)*, Padrão dos Descobrimentos, 8 a 11 de Março de 1995, CML, Pelouro da Cultura, Divisão de Arquivos, 1995. p. 325.

³⁴⁴ “Nommé ingénieur de la municipalité de Lisbonne en 1852, l’architecte et ingénieur français Pierre-Joseph Pézerat (1801-1872) a été le responsable des plus grands projets et études pour Lisbonne en cette fin de siècle : le plan général, les études pour la zone riveraine de Lisbonne (notamment comme membre de la commission chargée de l’étude du port, 1856-58), le projet des réseaux de distribution d’eau de la ville et le projet de rectification et d’élargissement des voiries (vers 1860).” in CAMARINHAS, Catarina, *L’Urbanisme de Lisbonne. Eléments de théorie appliquée*, dissertação de Doutoramento em Aménagement et Urbanisme, na Université Paris IV - Sorbonne, Paris, defendida em Junho de 2009. p. 303-307.

³⁴⁵ Do qual foi publicado o estudo: PEZERAT, Pierre-Joseph, *Memória descritiva sobre o projecto de Doca com portos-canais e de um novo bairro marítimo nas praias da Boavista, de Santos e Rocha do Conde de Óbidos compreendendo a rectificação do actual bairro da Boavista*, Typografia Manoel Jesus Coelho, Lisboa, 1854.

³⁴⁶ COSTA, João Pedro, *La ribera entre proyectos. Formación y Transformación del Territorio Portuario, a Partir Del Caso De Lisboa*, dissertação de Doutoramento em Urbanismo, Universitat Politècnica de Catalunya, Departament d’Urbanisme i Ordenació del Territori, Barcelona, defendida em Fevereiro de 2007. p. 79.

³⁴⁷ Em relação aos “boqueirões” ver o **Capítulo 03. Os nomes das formas das ruas de Lisboa**, dedicado às designações toponímicas e suas origens.



fig. 02.57 • Folhas 49 e 50 da Carta Topographica de Lisboa 1856-1858 in "Atlas da Carta Topographica de Lisboa levantada em 1856, 1857 e 1858 (...) sob a direcção de Filipe Folque (...)" extraídas de: VIEGAS, Inês Morais, TOJAL, Alexandre Arménio (coord. ed.), *Atlas da Carta Topográfica de Lisboa sob a direcção de Filipe Folque: 1856-1858*, Câmara Municipal de Lisboa, Departamento de Património Cultural, Arquivo Municipal de Lisboa, Lisboa, 2000.



185



fig. 02.58 • Folhas 9E e 10E do “Levantamento da Planta de Lisboa: 1904-1911” coordenado por Júlio António Vieira da Silva Pinto e Alberto de Sá Correia, extraídas de: VIEGAS, Inês Morais, TOJAL, Alexandre Arménio (coord. ed.), “Levantamento da Planta de Lisboa: 1904-1911”, Câmara Municipal de Lisboa, Departamento de Património Cultural, Arquivo Municipal de Lisboa, Lisboa, 2005.

Apesar do propósito inicial do aterro se dever a questões higienistas e de modernização das infraestruturas de circulação e portuárias, criando um leito para a passagem da linha de comboio e um cais contínuo de acostagem com uma plataforma que permitisse a edificação de armazéns e indústria, existiram um conjunto de planos e projectos³⁴⁸ que propuseram a extensão da cidade ao longo desta reconfigurada margem do Tejo, como por exemplo o projecto de Thomé de Gamond, datado de 1870.

No entanto, conforme lembra Raquel Henriques da Silva, “*como sistematicamente aconteceu na programação da capital, os projectos mais ambiciosos submergiam perante incapacidades financeiras e executivas.*”³⁴⁹

Ainda assim, a menos ambiciosa e progressiva configuração do perfil da Rua 24 de Julho em passeio arborizado, o qual é visível na cartografia do início do século XX, e a proximidade do Tejo que oferecia outros ares e largueza de vistas apesar do distanciamento impresso posteriormente pelos aterros ferroviário e portuário de finais de oitocentos, rapidamente transformaram este espaço num concorrente ao renovado Passeio Público, especialmente após a inauguração da carreira de americanos entre Santa Apolónia e Santos, em 1873, estendida até Algés no ano seguinte.³⁵⁰

A ligação da Rua 24 de Julho à Rua das Janelas Verdes, parte do ancestral percurso ribeirinho de ligação ao centro da cidade, através da abertura da Calçada, ou Rampa como era conhecida, de Santos, actual Calçada Ribeiro dos Santos, permitiu integrar melhor o novo eixo enquanto não era feito o restante aterro para a passagem do caminho de ferro que conduziria a Belém, primeiro, e depois até Cascais.

Por outro lado, o ajardinamento, segundo o projecto de 1870 de Domingos Parente da Silva, da Praça D. Luís I, que foi aberta em 1862, e a edificação do Mercado da Ribeira, desenhado por Ressano Garcia em 1870, também ajudaram a esta progressiva dignificação da Rua 24 de Julho e do seu papel de elemento caracterizador e estruturador do aterro.

No entanto, outras operações urbanas com o objectivo de melhorar o acesso interno e reordenar os longos quarteirões entre a Rua da Boavista e a Rua 24 de Julho, aproximando a dimensão dos quarteirões daquela que pautava o crescimento da cidade para norte através do seu rasgamento com uma rua medianeira longitudinal ao Tejo - a Rua Vasco da Gama, actual Rua D. Luís I, projectada em finais da década de 1860 - e da regularização dos boqueirões transversais à Rua da Boavista, processos que ainda se estenderam até ao início do século XX e são visíveis apenas parcialmente na cartografia de 1904-1911.

³⁴⁸ A este propósito pode ser consultado: COSTA, João Pedro, *La ribera entre proyectos. Formación y Transformación del Territorio Portuario, a Partir Del Caso De Lisboa*, dissertação de Doutoramento em Urbanismo, Universitat Politècnica de Catalunya, Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori, Barcelona, defendida em Fevereiro de 2007. pp. 90-96.

³⁴⁹ SILVA, Raquel Henriques da, “Urbanismo: caminhos e planos” in *Lisboa em movimento / Lisbon in motion 1850-1920*, catálogo de exposição, Lisboa 94, Livros Horizonte, Lisboa, 1994. p. 47.

³⁵⁰ MARTINS, Miguel Gomes, “Lisboa Ribeirinha. Principais factores de modelação espacial.” in *Actas das Sessões do I Colóquio Temático – O Município de Lisboa e a Dinâmica Urbana (séculos XVI-XIX)*, Padrão dos Descobrimentos, 8 a 11 de Março de 1995, CML, Pelouro da Cultura, Divisão de Arquivos, 1995.

Os tipos de ruas sobre o Aterro da Boavista

Deste modo, podemos sobre o aterro identificar três tipos de ruas que foram delineadas neste período e que correspondem também a uma hierarquização do traçado urbano: a **rua de passeio**, a **rua de rasgamento** e os **boqueirões regularizados**.

A **rua de passeio** corresponde à Rua 24 de Julho, actual Avenida 24 de Julho, aberta com um traçado recto e perfil regular com mais de 30 metros de largura, arborizado com alinhamentos múltiplos de árvores sobre plataformas pedonais generosas, cumpre o papel de elemento urbano estruturante do contexto e da imagem da cidade e mesmo das deslocações mais rápidas, que acumula com o papel de espaço de passeio e lazer. Neste caso, o suporte de um meio de transporte público sobre carris no seu espaço contribui para o reforço dos seus papéis e maior hierarquia no contexto.

A **rua de rasgamento** corresponde à Rua Vasco da Gama, actual Rua D. Luís I, uma rua aberta sobre o tecido urbano preexistente, com uma largura de perfil entre os 10 e os 20 metros, neste caso sensivelmente 14 metros, e que cumpre o propósito de criar um elemento linear público que facilita a circulação e melhora a salubridade de um tecido relativamente segregado e denso no contexto da cidade.

Os **boqueirões regularizados** correspondem aos traçados gerados a partir da regularização do alinhamento e perfil dos boqueirões preexistentes com largura que varia dependendo do boqueirão, frequentemente próxima de 6 metros e nunca ultrapassando os 10 metros.

Alargamentos, regularizações e rasgamentos higienistas

Apesar das operações de regularização e rasgamento de arruamentos executadas ao longo deste período sobre o tecido urbano do Aterro da Boavista serem muito específicas pela particularidade de agirem sobre uma área, como descrevemos, com características muito peculiares, não foram singulares ao longo deste período.

Na verdade, as ideias de Pierre-Joseph Pezerat eram mais ambiciosas conforme sublinha Raquel Henriques da Silva a partir da sua "*Proposta de orçamento para a Repartição Técnica*" de 1858, na qual o arquitecto e engenheiro municipal propunha fortes demolições dos tecidos urbanos mais antigos, como Alfama ou a Mouraria, em prol da higiene urbana.³⁵¹ Apesar destas propostas mais radicais e utópicas, a sua execução nunca teve a expressão desejada particularmente pela parca capacidade financeira dos primeiros anos da Regeneração para executar todo o programa de obras públicas que se propunha, mas também pela progressiva valorização da cidade antiga portadora de memórias, particularmente protagonizada em Lisboa por Júlio de Castilho a partir do último quartel do século XIX.³⁵²

³⁵¹ *Annaes do Municipio de Lisboa*, 28 de Maio de 1858, pg. 197. Cf. SILVA, Raquel Henriques da, "*Lisboa Reconstruída e Ampliada (1758-1903)*" in TOSTÕES, Ana, ROSSA, Walter (coord.), *Lisboa. O Plano da Baixa Hoje*, Catálogo de Exposição, CML, Lisboa, 2008, p. 153-154.

³⁵² SILVA, Raquel Henriques da, "*Os Últimos Anos da Monarquia. Desenvolvimento urbanístico. Os novos bairros.*" in MOITA, Irisalva (coord.), *O Livro de Lisboa*, Lisboa 94, Livros Horizonte, Lisboa, 1994, p. 405-424.

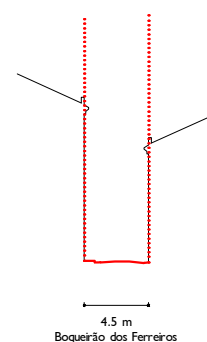
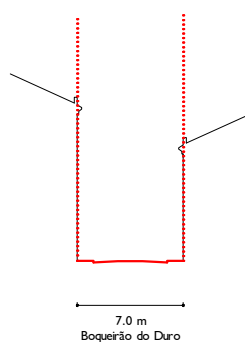
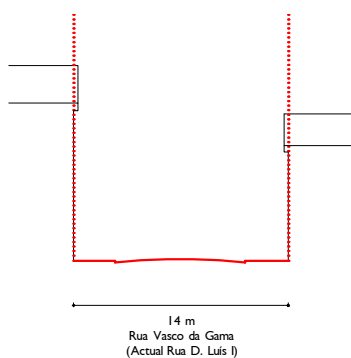
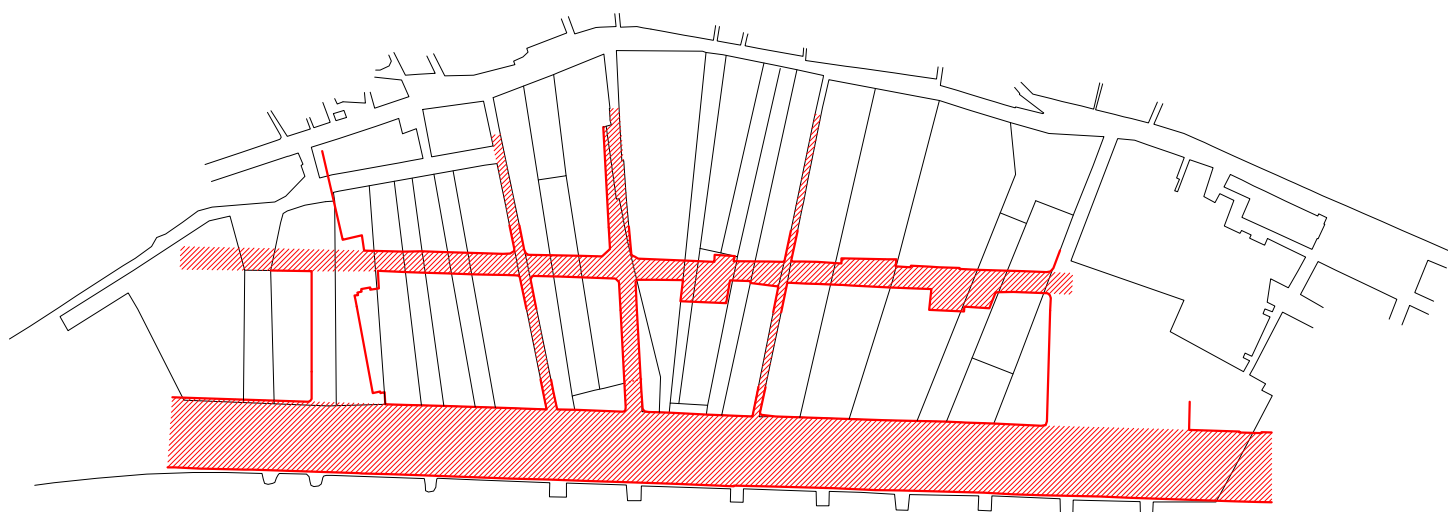


fig. 02.59 • Traçado das ruas sobre o Aterro da Boavista. (1:5.000).

fig. 02.60 • Secções transversais-tipo das ruas sobre o Aterro da Boavista:

- a) Rua 24 de Julho;
- b) Rua Vasco da Gama (actual D. Luís I);
- c) Boqueirão do Duro;
- d) Boqueirão dos Ferreiros.



fig. 02.61 • Fotografias dos diferentes tipos de ruas sobre o Aterro da Boavista. Arquivo Fotográfico Municipal. Rua 24 de Julho (PT/AMLSB/JBN/004725); Rua Vasco da Gama (PT/AMLSB/POR/056755); Boqueirão do Duro (PT/AMLSB/ACU/001126 e PT/AMLSB/JBN/003575).

Deste modo, com o propósito de melhorar a salubridade e a circulação no contexto geral da cidade e, em especial, nos contextos locais dos bairros mais antigos foram executadas algumas das muitas operações projectadas ao longo deste período. Em trabalhos como “*L’Urbanisme de Lisbonne. Eléments de théorie appliquée*” que se centra na produção de planos e projectos urbanísticos para Lisboa, são reproduzidas peças exemplares dos vários processos de alargamento e rectificação e de rasgamento de arruamentos³⁵³, mais ou menos avulsos mas com um denominador pragmático e higienista comum, que se estendem até às primeiras décadas do século XX, e no catálogo da exposição *Lisboa de Ressano Garcia 1874-1909*³⁵⁴ existe uma cronologia dos projectos e realizações urbanas e arquitectónicas deste período correlacionada com os factos históricos e culturais e com a vida de Ressano Garcia. No entanto, não se pretende abordar todos estes casos de forma exaustiva, antes, como temos vindo a fazer, eleger alguns casos representativos que permitem inferir as características morfológicas destas ruas alargadas, regularizadas ou rasgadas sobre o tecido urbano preexistente. Assim, abordaremos inicialmente os casos dos alargamentos e regularizações e depois os casos das aberturas de novas ruas e rasgamentos sobre o tecido edificado preexistente.

A regularização e arranjo da Calçada do Monturo de São Mamede

Após a instabilidade que caracterizou a primeira metade do século XIX, inserida na promoção privada de meados de oitocentos encontra-se a edificação da Calçada do Conde de Penafiel e do posterior chafariz integrado no largo da Rua de São Mamede ao Caldas, parte da operação de promoção de um grande bloco habitacional de rendimento nas terras que pertenciam à cerca do palácio do respectivo promotor, o Conde de Penafiel, último Correio-Mor do reino.³⁵⁵ O traçado da actual calçada corresponde à regularização da primitiva e irregular Calçada do Monturo de São Mamede, que articulava a Rua do Milagre de Santo António com a Rua de São Mamede através das terras da encosta. O novo traçado de perfil regular, com cerca de 7 metros, encurvado nas extremidades, procurou vencer a diferença de cotas através da posição diagonal ao declive, articulado com o traçado da coeva Travessa da Mata.

³⁵³ “Néanmoins, en ce début de siècle, quelques premiers essais de rénovation urbaine ont eu lieu, notamment les projets pour les Ruas das Flores et Recolhimento do Castelo (1887-1905), Rua dos Cegos (1887-1912), Rua Rodrigues Sampaio (1888-1902), Avenida dos Anjos et Largo do Intendente (1900-1901), Casal Ventoso (1900-1911), Bairro dos Castelinhos (1902-1903), Largo Conde Pombeiro, Rua e Largo de Santa Bárbara (1905), Largo da Graça (1907), Avenida Pedro Álvares Cabral (1907-10), Sousa Martins, Luciano Cordeiro e Largo do Andaluz (1908-10), Rua Cavaleiro de Oliveira (1922) et plusieurs projets d’élargissement et de rectification de la voirie.

Il s’agit d’ouverture de nouvelles rues et de régularisation de blocs dans des quartiers anciens. Beaucoup de ces opérations sont le résultat de pétitions d’habitants et souvent les propriétaires donnent les terrains nécessaires ou financent eux-mêmes les travaux. Ces projets ont pour ambition de donner plus de fonctionnalité aux quartiers médiévaux et ils sont souvent intégrés dans le plan général de la ville, comme c’est le cas du projet de rectification du quartier du Château de Lisbonne, proposition du conseiller municipal Sousa Neves.

A la fin du XIXe siècle et jusqu’aux années 1920, plusieurs projets ont été présentés visant la régularisation et l’ouverture de nouvelles rues sur le tracé irrégulier de la zone du Château. Ces projets vont impliquer la démolition de constructions et la rectification de plusieurs blocs. Pour la plupart, il s’agit de simples projets d’alignement, d’élargissement et de rectification de la voirie sans ambition de transformer les quartiers de façon radicale. Ils avaient pour but d’établir un réseau routier et surtout de permettre la connexion des quartiers populaires avec le centre commercial de la ville en facilitant l’accès de l’automobile sur les tracés médiévaux de la ville ancienne.” in CAMARINHAS, Catarina, *L’Urbanisme de Lisbonne. Eléments de théorie appliquée*, dissertação de Doutoramento em Aménagement et Urbanisme, na Université Paris IV - Sorbonne, Paris, defendida em Junho de 2009. pp. 162-164.

³⁵⁴ SILVA, Raquel Henriques da (dir.), *Lisboa de Frederico Ressano Garcia 1874-1909*, catálogo de exposição, Câmara Municipal de Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 1989.

³⁵⁵ PEREIRA, Nuno Teotónio, BUARQUE, Irene, *Prédios e Vilas de Lisboa*, Livros Horizonte, Lisboa, 1995.

Como qualquer operação de iniciativa privada, o grande investimento na edificação deste conjunto urbano tinha o propósito de obter maior retorno do que o investimento. No entanto, nem sempre o retorno preconizado foi de natureza financeira. Neste caso, certamente foi procurado para benefício próprio o reconhecimento social a par do retorno financeiro conferido pelo bloco habitacional de rendimento, nomeadamente através da posterior criação do chafariz público, que implicou o alargamento da rua de São Mamede criando um espaço de enquadramento da entrada do Palácio do Correio-Mor nessa frente, que foi alvo de arranjo e arborização entre 1861 e 1867.³⁵⁶

O alargamento e regularização da Rua das Trinas do Mocambo

Um outro exemplo de alargamento e regularização de uma rua é o caso da parte baixa do traçado da Rua das Trinas do Mocambo, cuja largura medida na cartografia de 1856-1858 ronda os quatro metros. A operação consistiu em regradar a largura desta parte da rua sensivelmente pela dimensão que já existia no desenvolvimento do traçado acima do Convento das Trinas do Mocambo. Assim, a operação manteve a frente edificada do lado poente, que corresponde ao lado da rua onde se localiza o convento, e expropriou e demoliu a frente nascente da rua. O novo alinhamento da rua, regularizada com uma largura tendencial de 11 metros, corresponde ao seu perfil actual.

191

Neste caso, o propósito seria o de reforçar o protagonismo deste eixo no contexto local da Madragoa e melhorar a acessibilidade entre a Rua da Esperança e a Rua da Lapa, no sentido do mais recente núcleo da Estrela - Buenos Aires, até às Necessidade através da Rua de Santana à Lapa. Por outro lado reforçava a hierarquia de um elemento estruturante deste tecido urbano enquanto contribuía para a salubridade do mesmo, em linha com o pensamento da época.

O alargamento da Rua do Moinho de Vento

O alargamento e arborização da Rua do Moinho de Vento, actual D. Pedro V, na década de 1880, é representativo de uma acção de melhoria das acessibilidades da cidade, neste caso através do alargamento de uma rua de acesso ao centro da cidade, parte da antiga Estrada da Cotovia, que noutras partes do seu percurso já tinha sido regularizada por iniciativa pombalina. Para além disso este era um percurso importante na ligação desde o Chiado e o Bairro Alto até ao Bairro Barata Salgueiro e às Avenidas que se edificavam. Neste caso, toda a frente sul da rua foi alinhada após a demolição dos edifícios que a compunham, o que permitiu alargá-la para uma dimensão genérica de 16 metros que abre para o Miradouro de São Pedro de Alcântara, então já ajardinado e dotado de fontes abastecidas pelo troço do aqueduto que corre sob o leito da rua.

Inserido neste processo de regularização, em 1883, a Câmara Municipal confere o atributo toponímico “de

³⁵⁶ SILVA, Raquel Henriques da (dir.), *Lisboa de Frederico Ressano Garcia 1874-1909*, catálogo de exposição, Câmara Municipal de Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 1989, p. 59.

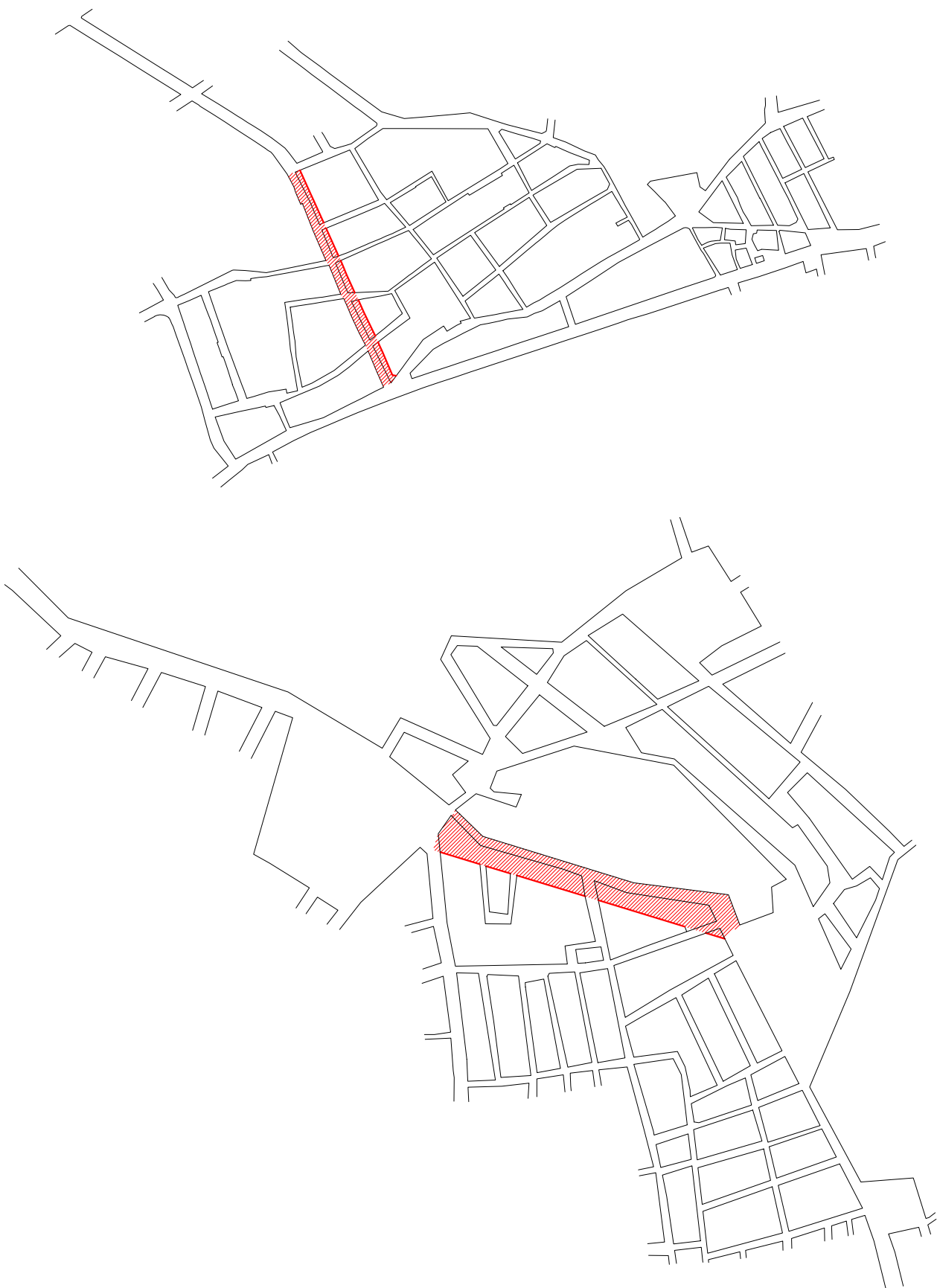


fig. 02.62 • Alargamento da Rua das Trinas sobre o traçado urbano preexistente. Planta (1:5.000)

fig. 02.63 • Alargamento da Rua do Moinho de Vento sobre o traçado urbano preexistente. Planta (1:5.000)

D. Pedro V” à rua,³⁵⁷ o que confirma a vontade de Rosa Araújo dignificar tanto estas obras como o sentido apontado para o crescimento da cidade.

Na planta da cidade de início do século XX é possível observar que foi também plantada uma linha de arborização que auxilia à manutenção do alinhamento da rua no lado norte, que não sofreu qualquer realinhamento. Procurava-se assim conseguir a regularidade da conformação do perfil a partir da arborização.

A abertura da Rua da Infância

Em processos paralelos aos das regularizações e alargamentos existiram também rasgamentos de novas ruas com propósitos similares. Como por exemplo resultou do projecto de 1872 para uma “*rua entre a Rua Direita de São Vicente e o Largo da Graça*”, chamada inicialmente Rua da Infância e desde 1915 Rua da Voz do Operário. Apesar de parcialmente regularizar a Travessa das Bruxas, a maior parte do traçado recto da nova rua é aberto sobre os campos da antiga Quinta da Abelha em direcção ao Largo da Graça. O perfil da rua foi aberto com uma largura regular sensivelmente de 11 metros, o que cumpria com a dimensão mínima de 10 metros para novas ruas estabelecidas poucos anos antes pelo diploma de 1864³⁵⁸ que também obrigava à elaboração do *Plano Geral de Melhoramentos da Capital*. Esta rua tem ainda a particularidade de ter recebido o traçado da linha de eléctrico que articula esta colina com a Baixa e a parte central da cidade através de Santa Luzia e da Sé, prolongando-se no sentido oposto até à Graça e Sapadores, descendo para os Anjos e Martim Moniz pela Avenida Almirante Reis e Rua da Palma ainda hoje.

193

A abertura da Rua do Marquês de Ponte de Lima, das Escadinhas da Saúde e das Escadinhas do Marquês de Ponte de Lima

Como referimos, as propostas mais demolidoras e iniciais de Pezerat para os bairros antigos e densos como Alfama e Mouraria nunca se cumpriram, no entanto, a abertura da Rua do Marquês de Ponte de Lima, das Escadinhas da Saúde e das Escadinhas do Marquês de Ponte de Lima, na Mouraria, são exemplos da adequação evolutiva do pensamento informado por ideais da época, particularmente os emanados de França, ao concreto caso da Lisboa da segunda metade do século XIX e início do século XX.³⁵⁹ Assim, ao invés da demolição integral e reconstrução dos “*bairros denominados particularmente Mouraria e Alfama pela estreiteza e mau alinhamento das ruas, pelas diferenças de nível e pelo mau estado higienico e architectonico (...) em ruas largas, e bem alinhadas, praças arborizadas e edifícios em boas condições higienicas*”,³⁶⁰ o que pode ser lido na cartografia do início do século XX é uma abertura e rasgamento pontual de ruas particularmente adequada ao sítio.

³⁵⁷ Segundo a informação da Direcção Municipal dos Serviços Centrais - Departamento de Serviços Gerais - Divisão de Alvarás, Escrivania e Toponímia, consultada em <http://toponimia.cm-lisboa.pt>.

³⁵⁸ O Decreto de 31 de Dezembro de 1864 que, no seu Título III, estabelecia as “*Disposições relativas às edificações no interior das villas e povoados*”.

³⁵⁹ A Rua do Marquês de Ponte de Lima teve topónimo atribuído em 1902 e as Escadinhas da Saúde em 1906, o que aponta para que as suas aberturas tenham sido feitas sensivelmente ao mesmo tempo e articuladas num mesmo processo.

³⁶⁰ *Annaes do Municipio de Lisboa*, 28 de Maio de 1858, p.197 citado por SILVA, Raquel Henriques da, *Lisboa Reconstruída e Ampliada (1758-1903)* in Tostões, Ana, Rossa, Walter (coord.), Lisboa. O Plano da Baixa Hoje, Catálogo de Exposição, CML, Lisboa, 2008. p. 153-154.

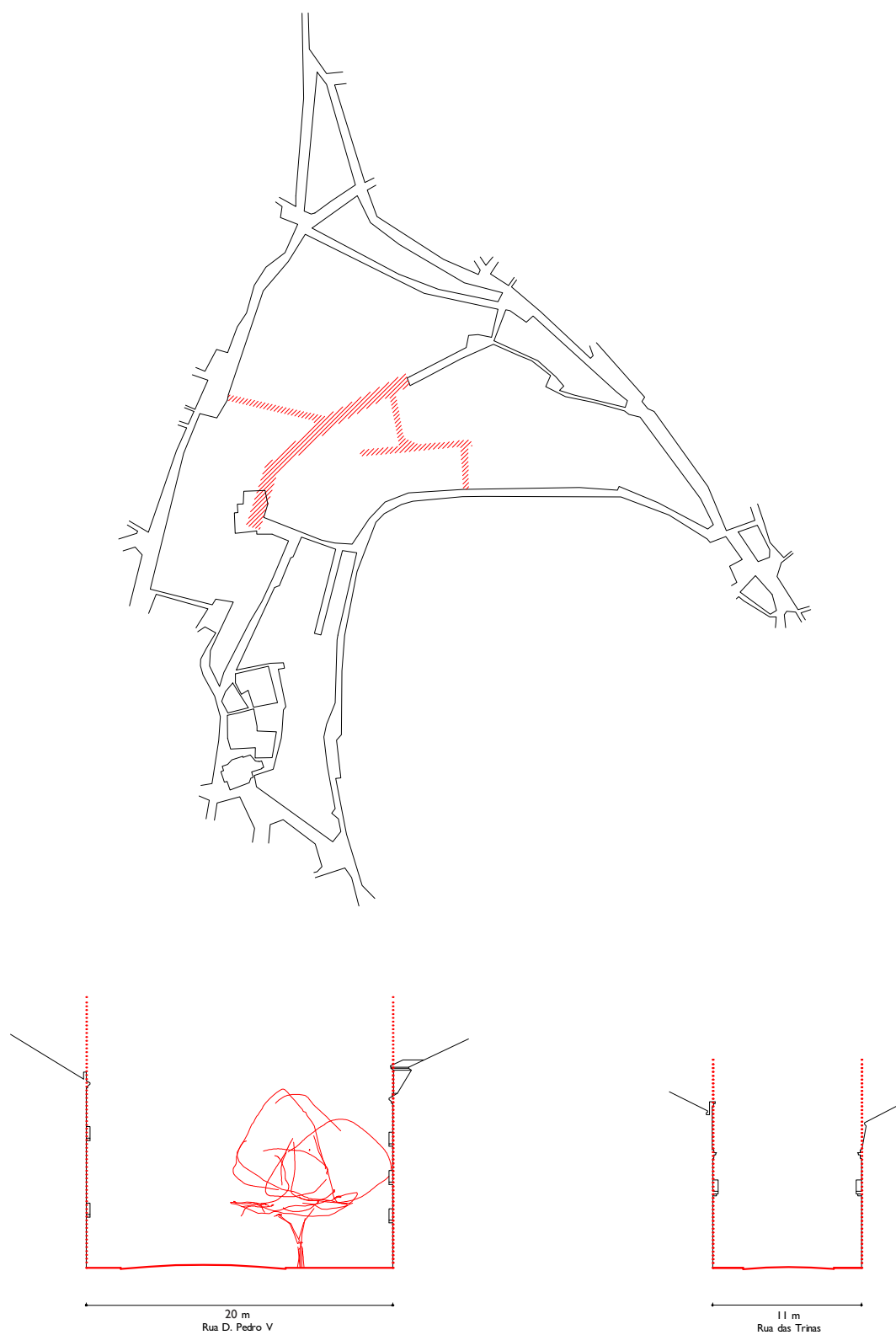


fig. 02.64 • Abertura da Rua do Marquês de Ponte de Lima, Escadinhas da Saúde e Escadinhas do Marquês de Ponte de Lima sobre o traçado urbano preexistente. Planta (1:5.000)

fig. 02.65 • Secções transversais-tipo de ruas de alargamentos, regularizações e rasgamentos higienistas:

- a) Regularização de 11 metros de largura. Rua das Trinas;
- b) Regularização de 20 metros de largura. Rua D. Pedro V.

O traçado da Rua do Marquês de Ponte de Lima foi aberto entre o Largo do Colezinho e o actual Largo da Rosa, sensivelmente seguindo o contorno de uma curva de nível, encurvando ligeiramente com a encosta numa duplicação da Costa do Castelo. Complementarmente, os lances das duas escadas e parte da rua constituem um percurso de articulação entre a cota baixa do Martim Moniz e o nível da meia encosta da Costa do Castelo que é semelhante aos sistemas de arruamentos que estruturam as ligações entre o Campo das Cebolas e a meia encosta acima da Sé. Ou seja, apesar da largura de cerca de 10 metros da Rua do Marquês de Ponte de Lima, generosa em relação ao contexto, que introduz um elemento de excepção, o traçado destes arruamentos tem uma relação com o sítio de suporte e com o contexto urbano que é semelhante aquela que elementos ancestrais de estrutura urbana têm.

Os tipos de ruas de alargamentos, regularizações e rasgamentos higienistas

As **ruas de alargamentos, regularizações e rasgamentos higienistas** feitos em tecidos urbanos ditos “antigos” partilham um conjunto de características que permitem sintetizar o seu tipo.

195

Assim, estas ruas caracterizam-se por terem os limites das frentes laterais alinhados e rectos e uma largura regular superior a 10 metros, principalmente após as disposições do Decreto de 31 de Dezembro de 1864. No entanto, a largura destes arruamentos comumente não ultrapassa os 11 metros, sendo esta a sua largura mais corrente. O seu perfil é arborizado apenas em casos excepcionais, em regra quando a largura ultrapassa cerca de 19 metros, como na Rua Dom Pedro V.

Os rasgamentos de ruas-avenidas

Nas aberturas e rasgamentos de ruas que foram efectuadas neste período contam-se ainda aquelas que foram traçadas com larguras superiores a 16 metros. Estes rasgamentos distinguem-se dos anteriores pela maior largura, existência de arborização, particularmente em perfis com mais de 19 metros de largura, e pelo seu propósito estruturador não só da mobilidade entre as partes da cidade mas também da própria imagem da cidade a partir dos seus espaços públicos. Deste modo, consistem não só em importantes eixos de circulação mas também em importantes elementos de orientação na cidade que estruturam o seu tecido, por vezes com um carácter monumental.

A abertura da Rua Domingos Sequeira, da Rua Saraiva de Carvalho e da Rua Ferreira Borges

Encontramos exemplos deste tipo de rasgamentos na abertura da Rua Domingos Sequeira,³⁶¹ que criou um eixo recto, amplo e arborizado, alinhado à frente da Basílica da Estrela, entre o seu espaço fronteiro, nomeado à altura Largo do Convento Novo do Coração de Jesus, e o extremo sudeste do bairro de Campo de Ourique. Este, iniciado em finais da década de 1870, no cruzamento da Rua Saraiva de Carvalho, que seguia para o cemitério dos Prazeres desde a abertura do troço poente em 1863, e da Rua Ferreira Borges, inicialmente nomeada Avenida de Campo de Ourique, cujo traçado seguiu o alinhamento da antiga

³⁶¹ A Rua Domingos Sequeira teve topónimo atribuído em 1887.

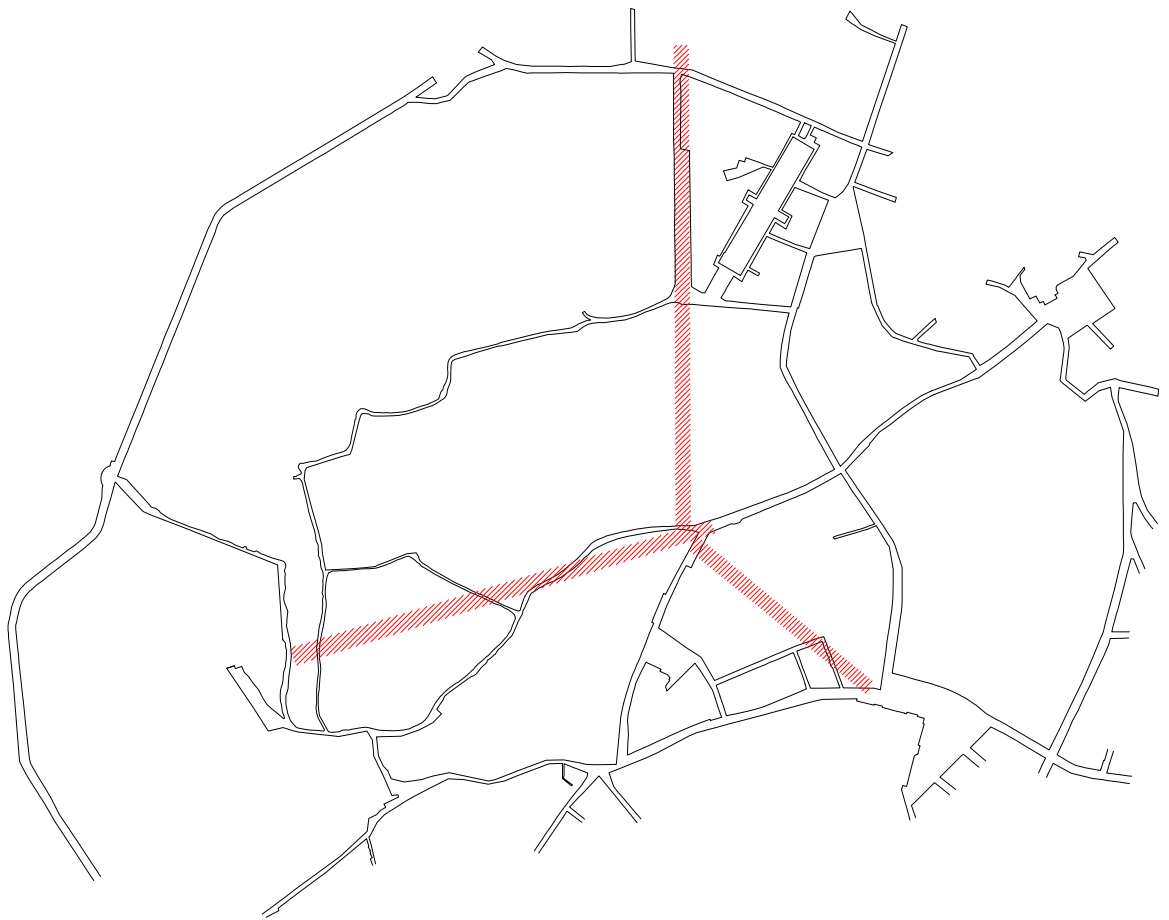


fig. 02.66 • Abertura da Rua Domingos Sequeira, Rua Saraiva de Carvalho e Rua Ferreira Borges sobre o traçado urbano preexistente. Planta (1:10.000)

Rua do Campo da Parada estendendo-o para sul até encontrar a Rua Saraiva de Carvalho.

Todas estas aberturas, que concorrem no mesmo ponto, partilham sensivelmente a mesma largura de perfil de 19 metros e o facto de suportarem alinhamentos simples de árvores nos passeios laterais. Parece-nos que, independentemente de constituírem processos de abertura com alguma autonomia e ligados a elementos distintos - a Rua Saraiva de Carvalho associada ao cemitério e o eixo da Rua Ferreira Borges e da Rua Domingos Sequeira abertas como elementos estruturantes que duplicaram o traçado composto pela Rua de São João dos Bem Casados / Rua de São Luís (actual Rua Silva Carvalho) / Rua da Estrela - existiu uma coordenação do desenho modelar do seu perfil de modo a que estas ruas fizessem parte de um mesmo nível hierárquico, estruturante de um contexto urbano que se reformulava na altura.

A abertura da Rua Borges Carneiro e da Rua da Imprensa à Estrela

197

As aberturas sucessivas da Rua Borges Carneiro em 1879, a partir de um projecto de 1876, e da Rua da Imprensa à Estrela, no início da década seguinte, visaram também a duplicação de um percurso principal de ligação entre a Lapa/Estrela e Santa Isabel/Largo do Rato. Neste caso, uma largura genérica de apenas 16 metros pautou a abertura destes traçados regulares, sem arborização, que se estenderam a partir da Rua da Lapa até encontrar a Travessa de Santo Amaro no cruzamento com a Travessa dos Ferreiros à Estrela e com a Travessa de São Plácido, numa difícil articulação topográfica.

A abertura da Avenida Pedro Álvares Cabral e da Rua Tenente Valadim

A proposta de abertura da Avenida Pedro Álvares Cabral com uma largura de 25 metros actualmente ladeada de árvores sobre os passeios, desenhada no final da primeira década do século XX, permite-nos inferir que a ligação entre a Estrela e o Rato permanecia débil no arranque de 1900 e que se abria mais um troço de um eixo circular interno à cidade. Para além desta avenida, este percurso prolongar-se-ia para nascente na Rua Alexandre Herculano, através do Bairro Barata Salgueiro, e depois para a Estefânia seguindo as actuais Rua do Conde Redondo e Rua Joaquim Bonifácio até alcançar a Avenida Almirante Reis, então de Dona Amélia. A continuação para sul, em direcção ao Tejo, seria feita numa rua projectada anos antes, em 1887, que na década seguinte, aquando de uma proposta de continuação das expropriações para prolongar o seu traçado, já era chamada Rua Tenente Valadim e cujo troço inicial foi aberto também com uma largura de 25 metros e igualmente arborizado com alinhamentos laterais.

A sorte destes dois arruamentos teve de esperar algumas décadas, pois apesar de já ser visível o processo de abertura de ambas na cartografia de 1904-1911, a Avenida Pedro Álvares Cabral só ficou completa em 1930 e o prolongamento da Rua Tenente Valadim só se cumpriu com a abertura da Avenida Infante Santo até à Avenida 24 de Julho em 1950, com a demolição do quartel da Cova da Moura e de um troço do aqueduto e a construção do viaduto sob a Calçada da Pampulha.

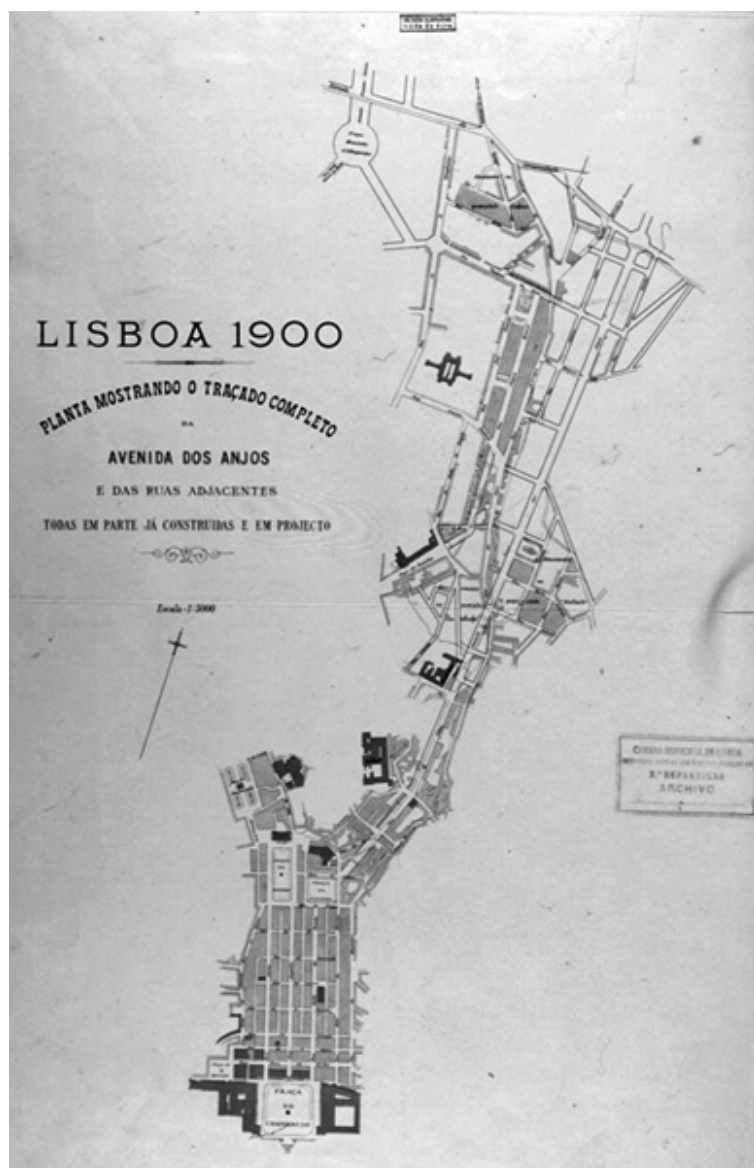


fig. 02.67 • “Lisboa 1900. Avenida dos Anjos e ruas adjacentes em parte já construídas e em projecto”. Arquivo do Museu da Cidade, cota: MC. DES.0993.

fig. 02.68 • Projecto para a abertura da avenida entre a Rua 24 de Julho e o Palácio das Cortes. Repartição Técnica. Esc. 1:1000. - [188-]. ACML. SILVA, Raquel Henriques da (dir.), *Lisboa de Frederico Ressano Garcia 1874-1909*, catálogo de exposição, Câmara Municipal de Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 1989. Peça ref. n.º 105.

A abertura da Rua Dom Carlos e da Avenida dos Anjos

Entre a cartografia de meados do século XIX e a de início do século XX, se excluirmos a Avenida da Liberdade e eixo sequente que trataremos inserida na grande expansão de Lisboa para norte, surgem dois elementos lineares abertos sobre o tecido edificado que cumprem o propósito de estruturar a cidade com penetrações no sentido interior a partir do Tejo, com mais ou menos expressão: as actuais Avenida Almirante Reis e Avenida D. Carlos I.

A Avenida D. Carlos I, aberta para ligar o aterro da Boavista às Cortes, apesar de idealizada desde as obras do aterro, teve o projecto final aprovado apenas em 1879,³⁶² processo que acabou por também dar origem à abertura da Rua dos Industriais e à regularização do Caminho Novo, actual Rua das Francesinhas. O perfil da avenida, inicialmente Rua Dom Carlos e depois Avenida das Cortes, pauta-se pelos 25 metros de largura com passeios laterais plantados de jacarandás, tendo o seu traçado demolido parte do Convento da Esperança e do núcleo urbano ribeirinho preexistente.

199

Apesar de poder existir uma justificação pragmática que passa pelas condições de circulação e salubridade, o rasgamento da avenida sobre o contexto preexistente introduziu um elemento de hierarquia espacial e urbana estruturante que cumpre um papel simbólico e monumental, ao estar alinhado pelo edifício de São Bento que ligou axialmente ao Tejo.

Cumprindo um propósito menos simbólico mas fortemente estruturador do crescimento da cidade para norte, a Avenida Almirante Reis, inicialmente Avenida dos Anjos e depois Avenida Dona Amélia, foi aberta na continuação da Rua Nova da Palma ao longo do vale de Arroios. Apesar dos projectos se terem iniciado na década anterior,³⁶³ a sua abertura com um perfil de 25 metros de largura e arborizado só se iniciou já em 1903, agregando ao seu eixo um conjunto de urbanizações que se estenderam nas encostas do vale e que são estruturadas pela própria avenida, como o Bairro Andrade, o Bairro dos Castelinhos, o Bairro Brás Simões (depois de Inglaterra) e mesmo o Bairro da Estefânia e o Bairro dos Açores, que constituem já partes da cidade entre o vale da Almirante Reis e as *Avenidas Novas*.

Os tipos de rasgamentos de ruas-avenidas

Apesar das distintas operações, que agiram sobre contextos específicos, é possível a partir dos casos mais significativos destes **rasgamentos de ruas-avenidas** deduzir os dois subtipos essenciais: os **rasgamentos com menos de 19 metros de largura** e os **rasgamentos com 20 ou 25 metros de largura**.

Ambos os tipos partilham algumas características comuns como: terem traçados rectos e perfis com larguras regulares, e cumprirem um papel estruturante da mobilidade da cidade e do contexto local onde

³⁶² "Aprovada a abertura da "avenida do aterro ao Lg. das Cortes (em 22/11/89 é designada Av. D. Carlos)." in SILVA, Raquel Henriques da (dir.), *Lisboa de Frederico Ressano Garcia 1874-1909*, catálogo de exposição, Câmara Municipal de Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 1989, p. 63.

³⁶³ Existiu um ante-projecto em 1892 e o projecto definitivo data de 1896. Conforme SILVA, Raquel Henriques da (dir.), *Lisboa de Frederico Ressano Garcia 1874-1909*, catálogo de exposição, Câmara Municipal de Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 1989.

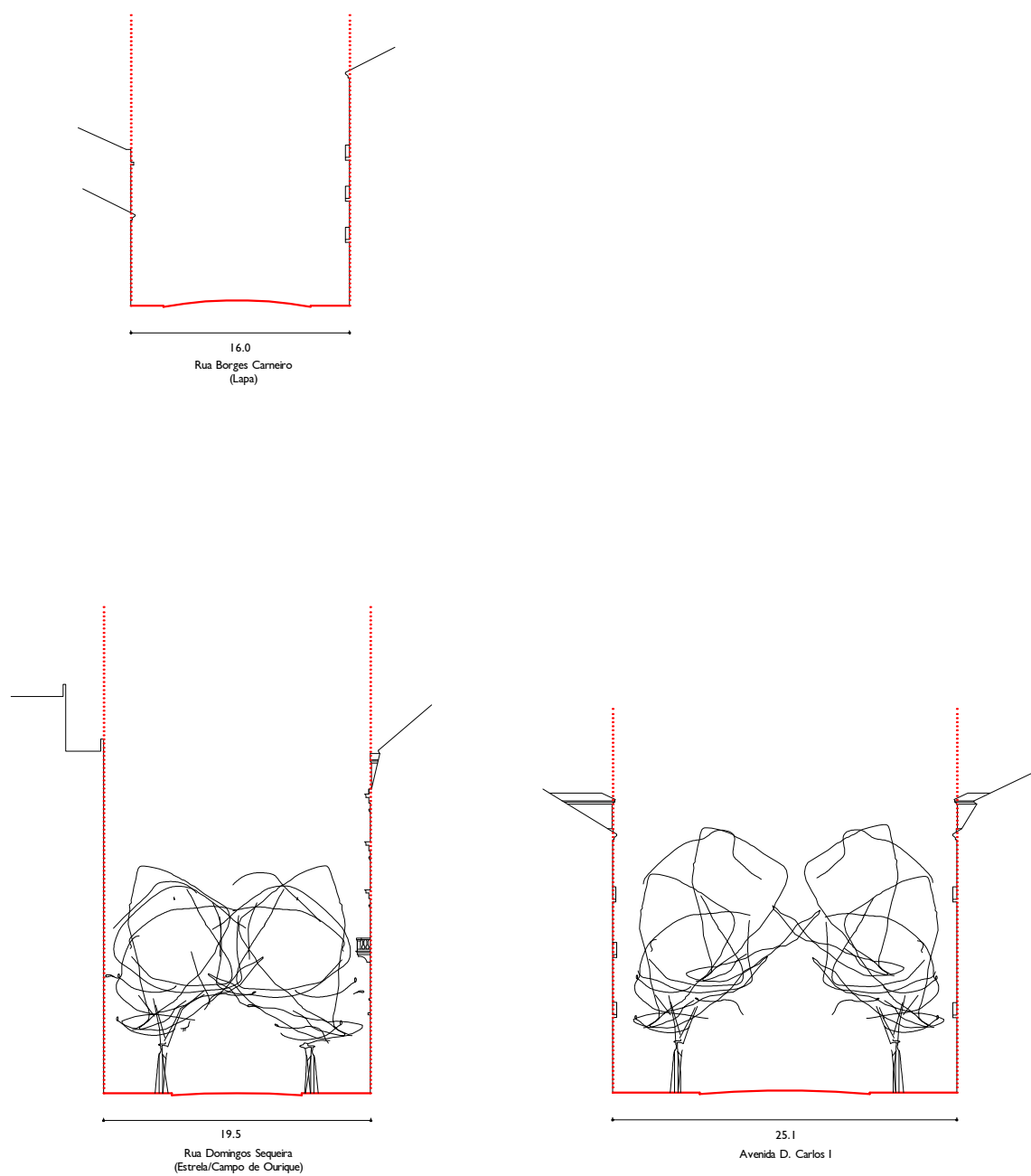


fig. 02.69 • Secções transversais-tipo de rasgamentos de ruas-avenidas:

- a) de 16 metros de largura e sem arborização;
- b) de 20 metros de largura e com arborização lateral.
- c) de 25 metros de largura e com arborização lateral.

se inserem. A maior diferença está na largura do perfil e na existência ou ausência de alinhamentos de árvores, uma vez que as ruas com menos de 19 metros são despidas de arborização e aquelas que foram abertas com 20 ou 25 metros têm uma imagem fortemente marcada pela arborização dos passeios laterais e pelo tipo de calçada dos mesmos, que remete directamente para o período em que foram edificadas. Particularmente nas ruas-avenidas de rasgamento, mais largas e arborizadas, essa imagem de canal vegetal contribui para um carácter identificador da rua enquanto elemento excepcional, de hierarquia espacial superior ao contexto que sobrepôs. São sempre elementos estruturantes, reconhecíveis no conjunto e imagem da cidade, contribuindo manifestamente para a sua legibilidade.

Nestas ruas-avenidas devemos sublinhar o caso excepcional da Avenida Almirante Reis, pela extensão recta do seu traçado que, com o prolongamento aberto já em meados do século XX até ao Areeiro, atinge cerca de 2800 metros, sendo a rua recta mais longa de Lisboa se excluirmos o eixo da recente Alameda dos Oceanos, cujos limites laterais são menos definidos, particularmente a partir do momento em que inflecte e o eixo recto se prolonga pelo Passeio dos Jacarandás e depois atravessa o Parque do Trancão.

201

As Avenidas como resposta às aspirações de modernidade da vida burguesa

Em paralelo a estas intervenções pontuais, enquadradas em maior ou menor grau por uma estratégia de renovação do tecido urbano da capital que se pretendia modernizada, existe um processo cuja especificidade e dimensão das operações sucessivas que o compõem, desde a abertura da Avenida da Liberdade até ao Plano das Avenidas, que acabam por conformar a maior parte da expansão da cidade de Lisboa revertida posteriormente no *Plano Geral de Melhoramentos da Capital*, já no início do século XX, merecem um tratamento particular no contexto do presente capítulo.

Frederico Ressano Garcia³⁶⁴ era ainda jovem quando ficou a chefiar a Repartição Técnica da Câmara Municipal de Lisboa. Reorganizou os serviços e processo de trabalho e consolidou uma equipa que contava com o arquitecto José Luís Monteiro e o engenheiro agrónomo António Maria Avellar, que o secundaram na direcção e elaboração dos vários projectos e planos no âmbito da Repartição.

A edificação da Avenida da Liberdade começou então com a demolição do teatro das Variedades e da antiga praça do Salitre, em 1879, já depois de Ressano Garcia ter chamado a si³⁶⁵ a responsabilidade da abertura do *boulevard* sobre o Passeio Público,³⁶⁶ estendendo-o para norte através de Valverde e do Vale de Pereiro.

³⁶⁴ Engenheiro formado no Primeiro Curso da Escola Politécnica, frequentou durante três anos a École Impériale des Ponts et Chaussées, entre 1866 e 1869, que concluiu em 3º lugar de entre os dez alunos desse ano. Em Paris teve um contacto directo e privilegiado com as operações urbanísticas de reformulação e reestruturação da cidade de Paris, lideradas por Haussman e Napoleão III, e tinha apenas 27 anos quando ingressou como Engenheiro para dirigir a Repartição Técnica da Câmara Municipal.

³⁶⁵ Os trabalhos preparatórios iniciais pertenceram ao engenheiro Bartolomeu Déjante que, no âmbito do Ministério das Obras Públicas, elaborou o projecto da Avenida Central de Lisboa. Em 1877 é aprovado um anteprojecto da primeira parte do plano da avenida do passeio público às portas da cidade, apresentado por Ressano Garcia em sessão Camarária. FERNANDES, José Manuel in SILVA, Raquel Henriques da, *Lisboa de Frederico Ressano Garcia, 1874-1909*, Catálogo de Exposição, FCG/CML, Lisboa, 1989. pp. 47.

³⁶⁶ Criado em 1764 como alameda ajardinada e murada, espaço de lazer da burguesia setecentista, sofreu alterações que o afeiçoaram a um gosto mais "romântico" e trocaram os muros por gradeamentos em ferro na década de 1840.

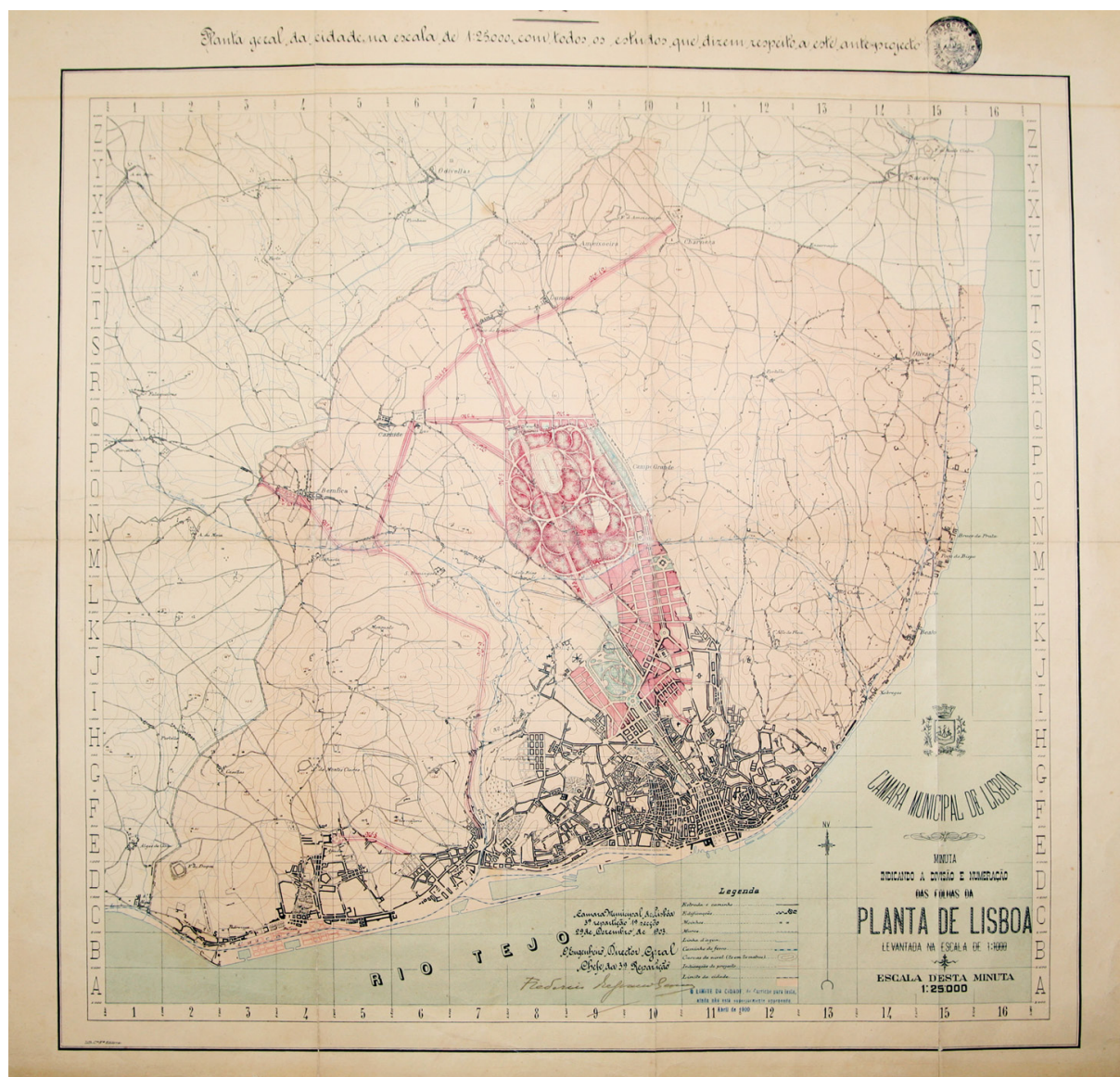


fig. 02.70 • Planta Geral da Cidade com todos os estudos que dizem respeito a este anteprojecto. [Plano Geral de Melhoramentos da Capital]. O Engenheiro Director Geral Chefe da 3ª Repartição Frederico Ressano Garcia in SILVA, Raquel Henriques da (dir.), *Lisboa de Frederico Ressano Garcia 1874-1909*, catálogo de exposição, Câmara Municipal de Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 1989. Peça ref. n.º 76.

A concepção de Ressano Garcia para a Avenida da Liberdade cedo se demarcou das propostas anteriores, o seu propósito ultrapassava a criação da Avenida como fim em si mesma e imaginava uma extensão de Lisboa moderna, higienista, composta por avenidas infraestruturadas com águas, esgotos, electricidade, transportes públicos eficientes e uma generosa arborização e vegetação que traria os benefícios salutaros do campo domesticado para a cidade.³⁶⁷ Assim, esta primeira avenida foi apenas a “*primeira parte da Avenida*”, que deveria terminar numa praça circular de 200 metros de diâmetro de onde irradiariam quatro ruas com 30 metros de largura.³⁶⁸ A rotunda definida consistiria de facto no arranque do plano das *Avenidas Novas*.

Em 1880 foi aprovado o projecto do bairro Camões, promovido pelo Sindicato dos terrenos de Santa Marta, a nascente da parte norte da Avenida da Liberdade, e foi fechado o acordo com Barata Salgueiro para a edificação da parte poente da Avenida a norte do Salitre e para poente, até ao Rato.³⁶⁹ O maior controlo público desta inicial fase de edificação das Avenidas, assim como os preconizados destinatários da operação, uma burguesia mais desafogada, terão orientado a maior generosidade do perfil e composição dos arruamentos quando comparados com as restantes promoções privadas coevas.³⁷⁰ Assim, a dimensão do perfil das ruas do Bairro Barata Salgueiro ronda os 25 metros e os passeios laterais suportam alinhamentos simples de árvores, ainda hoje reconhecíveis, por exemplo, na Rua Rosa Araújo.

Estes planos que urbanizaram as encostas rurais, apesar de utilizarem o modelo do boulevard disposto numa grelha ortogonal como matriz de concepção, por razões mais pragmáticas do que conceptuais³⁷¹ respeitaram grande parte das preexistências, em particular na proximidade dos tecidos urbanos mais consolidados.

Este princípio pautou também a elaboração do plano das “zonas” que, concluído em 1888, era constituído pelo “*Projecto das ruas adjacentes ao futuro Parque da Liberdade*” e pelo da “*Avenida das Picoas ao Campo Grande*”, elaborados pela Repartição Técnica dirigida por Ressano Garcia e tornado possível pela aprovação da Carta de Lei de 9 de Agosto de 1888 que possibilitava e declarava de utilidade pública as expropriações por zonas. Esta proposta materializava as intenções expressas pelo Presidente da Câmara, Fernando Palha, que em Novembro de 1887 tinha proposto a aprovação da abertura de uma avenida entre a Praça do Marquês de Pombal e o Campo Grande, dando seguimento ao propósito da Carta de Lei de 18/7/1885,³⁷² que integrou os Concelhos de Belém e dos Olivais no Concelho de Lisboa e, na prática, incentivava a Câmara Municipal a realizar a expansão programada da cidade.

³⁶⁷ SILVA, Raquel Henriques da, “*Lisboa Reconstituída e Ampliada (1758-1903)*” in TOSTÕES, Ana, ROSSA, Walter (coord.), Lisboa. *O Plano da Baixa Hoje*, Catálogo de Exposição, CML, Lisboa, 2008. p. 161.

³⁶⁸ Como era referido na Memória Descritiva do projecto de Ressano Garcia, datado de 1879 e referido em SILVA, Raquel Henriques da, *Lisboa de Frederico Ressano Garcia, 1874-1909*, Catálogo de Exposição, FCG/CML, Lisboa, 1989. pp. 22-23.

³⁶⁹ Apesar do Bairro Barata Salgueiro ter sido uma promoção privada do banqueiro proprietário dos terrenos, existiu um acordo em 1880 entre o promotor privado e a Câmara Municipal acerca da edificação do mesmo.

³⁷⁰ Compare-se por exemplo com as ruas do Bairro Andrade ou mesmo do Bairro Brás Simões, posteriormente nomeado de Inglaterra.

³⁷¹ A conjuntura política, social e económica do final do século XIX era mais fraca do que em outros períodos da história portuguesa, nomeadamente o Estado pagou, a partir do final da década de 1880, a factura dos empréstimos à banca inglesa que sustentaram a modernização do país durante o Fontismo.

³⁷² SILVA, Raquel Henriques da, *Lisboa de Frederico Ressano Garcia, 1874-1909*, Catálogo de Exposição, FCG/CML, Lisboa, 1989. p. 27.

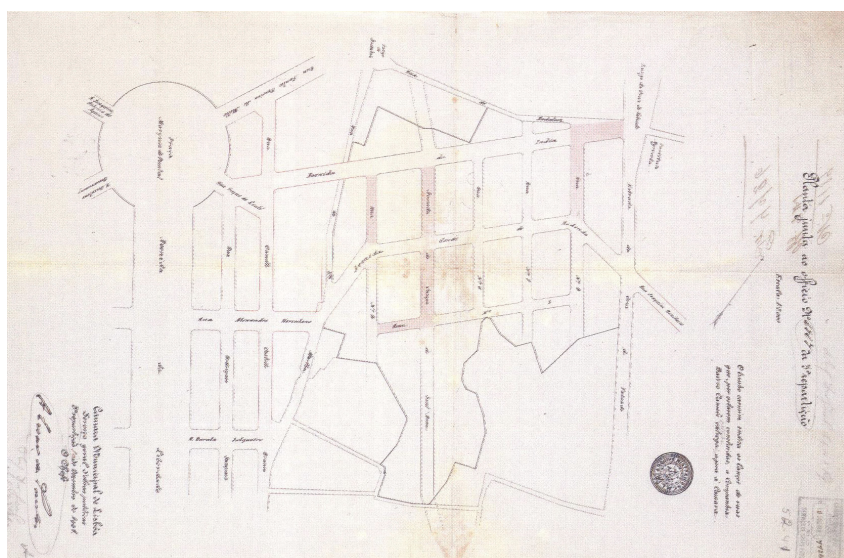
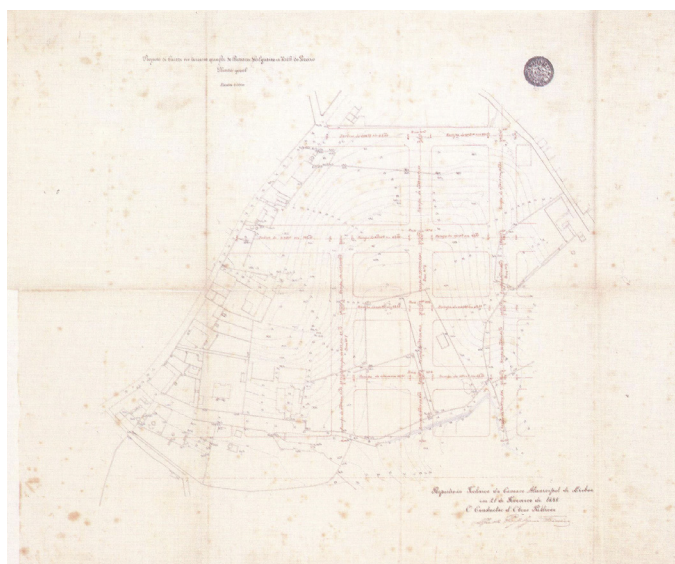


fig. 02.71 • Projectos das zonas dos Bairros das Picoas, Barata Salgueiro e Camões - in Silva, Raquel Henriques da (dir.), *Lisboa de Frederico Ressa- no Garcia 1874-1909*, catálogo de exposição, Câmara Municipal de Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 1989. peças ref. n.º 20, 31, 35.

Assim, para além do prolongamento do eixo principal composto pelas actuais Avenida Fontes Pereira de Melo (Avenida das Picoas) e Avenida da República (Avenida Ressano Garcia), articuladas pela Praça Duque de Saldanha (antiga Rotunda das Picoas), foram traçados o bairro das Picoas, estendendo-se em quadrícula para ambos os lados da Avenida Fontes Pereira de Melo, e a norte da Rotunda das Picoas foi lançado o plano das Avenidas Novas, integrando em ambos os casos os traçados de algumas vias rurais existentes.

O interesse na realização da edificação neste imenso espaço urbanizado foi algo rarefeito inicialmente. No entanto, se levarmos em conta a situação económica de finais do século XIX em Portugal e a quantificação da área construída nos onze anos que decorreram entre 1896 e 1906³⁷³, observamos um crescimento exponencial da cidade de Lisboa e da sua área construída, o que atesta o sucesso da expansão pensada por Ressano Garcia e que foi integrada no *Plano Geral de Melhoramentos da Capital* aprovado em 1903.

205

Os elementos essenciais de composição do plano das Avenidas

O plano das Avenidas assentava em três elementos essenciais para a sua composição: um **traçado hierarquizado**; a **definição detalhada e a edificação de base dos espaços públicos**; e, para além da definição do parcelamento, uma grande liberdade em relação à **tipologia das edificações** no espaço privado, **apenas condicionada pela legislação geral**.

O traçado urbano das Avenidas é resultado da adição justaposta de distintos traçados ortogonais regulares, cujas orientações e dimensões se adequam a preexistências e direcções do eixo principal, desenvolvendo-se ao longo de um eixo principal quebrado, formado pelas Avenida da Liberdade/Avenida Fontes Pereira de Melo/Avenida da República, que inflecte por duas vezes, nas rotundas do Marquês de Pombal e do Duque de Saldanha. Este traçado hierarquizado desenvolve-se inicialmente “encaixado” no vale da Avenida da Liberdade e, para norte, ocupa os menores declives da topografia até chegar ao planalto e às áreas mais libertas de condicionantes das preexistências edificadas, sobrepondo-se ou reperfilando os antigos caminhos rurais e a Estrada da Circunvalação.

A formação de Ressano Garcia tornavam-no particularmente apto, com o apoio do engenheiro agrónomo António Maria Avellar, para a definição detalhada dos espaços públicos propostos, nomeadamente ao nível da infraestruturação, equipamento urbano e arborização dos mesmos. Por exemplo no caso das Avenidas Novas abertas a norte do Saldanha, em cada avenida foi plantada uma espécie arbórea distinta, o que conferiu unidade a cada eixo e facilitou desde o início a identificação e apropriação dessa parte da expansão.

³⁷³ “nos onze anos percorridos desde 1896 a 1906 construíram-se em Lisboa 3080 prédios com a superfície total de 1 472 m² de superfície habitável e reconstruíram-se 726 prédios com a superfície habitável e nova de 200 926 m²” in *Actas das Sessões da Comissão Administrativa da Câmara Municipal de Lisboa* in SILVA, Raquel Henriques da, “Lisboa Reconstruída e Ampliada (1758-1903)” in TOSTÕES, Ana, ROSSA, Walter (coord.), Lisboa. *O Plano da Baixa Hoje*, Catálogo de Exposição, CML, Lisboa, 2008. p. 164.

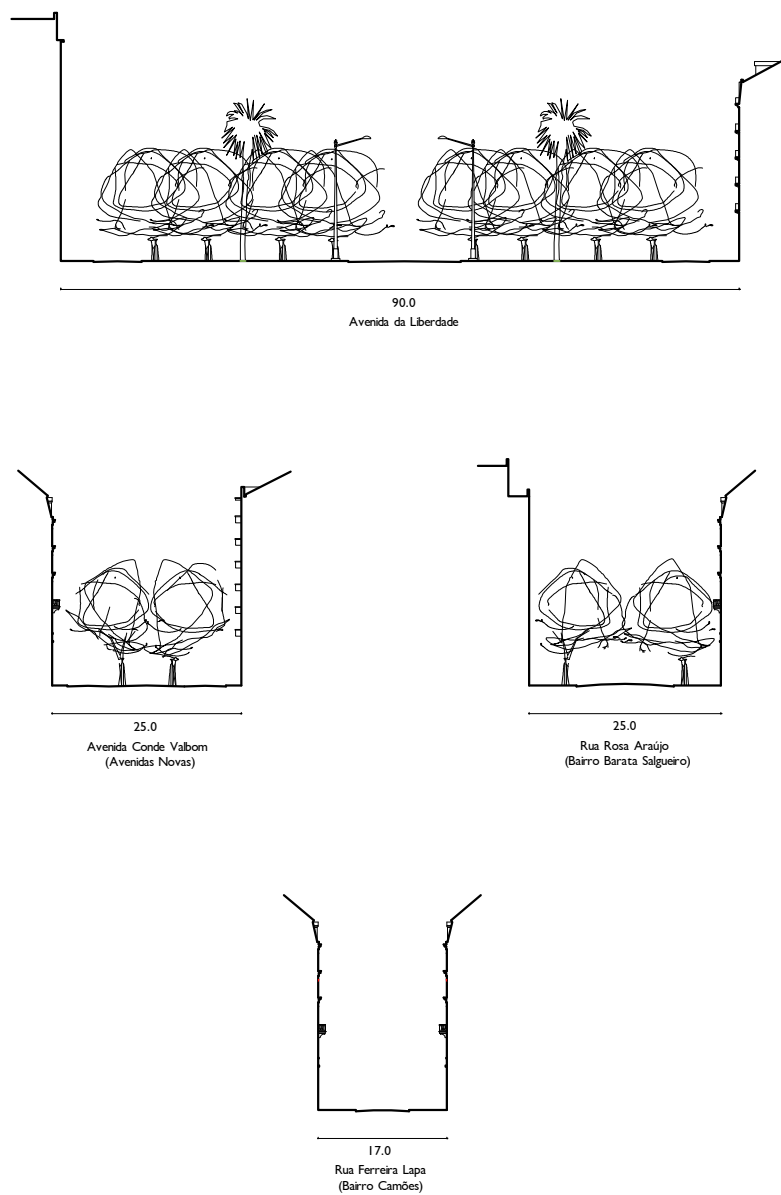


fig. 02.72 • Secções transversais-tipo das ruas do plano das Avenidas. (1:1.000).

- a) Avenida principal;
- b) Avenida secundária;
- c) Rua.

Assim, à medida que são abertas as avenidas, e antes do processo de edificação ser iniciado, foram construídas as infraestruturas técnicas no subsolo, pavimentados passeios e vias automóveis, plantadas árvores e vegetação nos canteiros, conferindo de raiz uma unidade ao espaço público da cidade, que ainda hoje se mantém independentemente da substituição do edificado que se tem verificado.

A ausência de regulamentação normativa da edificação que conscientemente conferiu total liberdade tipológica, volumétrica e estética à edificação de cada lote privado contrasta com o controle do projecto dos espaços públicos. Essa liberdade permitiu, desde o início da edificação das parcelas, que fossem construídos lado a lado palacetes e edifícios de rendimento, que as frentes dos quarteirões fossem construídas com edifícios que se elevavam vários pisos ou com muros e jardins que envolviam os palacetes urbanos. Uma liberdade que Raquel Henriques da Silva considera “*mortal para a consolidação final do plano*”³⁷⁴ mas que, no entanto, conferiu uma impressionante longevidade ao plano, que se baseia em princípios elementares³⁷⁵ para a edificação da cidade e teve a capacidade de suportar o seu crescimento até meados do século XX.

207

Os tipos de ruas das Avenidas

Se buscarmos na cultura de origem do modelo de rua que deu origem às Avenidas, o *boulevard* parisiense, a sua definição³⁷⁶, cedo reconhecemos que o elemento na origem do *boulevard* não existiu na origem das Avenidas.³⁷⁷ Mesmo o conceito de *avenue*³⁷⁸ não foi transposto directamente para a cultura portuguesa, a não ser no caso das avenidas que compõem o eixo principal do plano das Avenidas, que considera, genericamente, a avenida uma rua larga e arborizada, sendo essa a distinção essencial dos arruamentos nomeados rua no plano.³⁷⁹

No caso do plano das Avenidas, o modelo de rua/avenida foi entendido no seu sentido de canal infraestruturado e aplicado na composição dos diferentes traçados ortogonais. No entanto, existem diferenças entre os diferentes arruamentos e podemos estabelecer uma classificação morfológica inicial dos tipos de ruas presentes no plano das Avenidas. Assim, distinguimos as ruas pelo seu papel na hierarquia do traçado urbano e pelas características do seu perfil, nomeadamente a largura, partição e arborização: **Avenidas Principais, Avenidas Secundárias e Ruas.**

As **Avenidas Principais** caracterizam-se pela sua hierarquia superior no traçado urbano, pela maior largura

³⁷⁴ SILVA, Raquel Henriques da, “*Lisboa Reconstruída e Ampliada (1758-1903)*” in TOSTÕES, Ana, ROSSA, Walter (coord.), Lisboa. *O Plano da Baixa Hoje*, Catálogo de Exposição, CML, Lisboa, 2008. p. 163.

³⁷⁵ Nuno Portas chega a referir-se ao plano das Avenidas Novas como o “*grau zero do Urbanismo*”.

³⁷⁶ “**Boulevard** - fr. du néerl. bolwerc, ouvrage de madriers puis remparts. 1 - Terre-plein d'un rempart: terrain occupé par un bastion. 2 - Place forte. 3 - Promenade plantée d'arbres établie à l'extérieur ou en remplacement du rempart.” in MANGIN, David, PANERAI, Philippe, *Projet urbain*, Éditions Parenthèses, Marseille, 1999. p. 169.

³⁷⁷ Aliás, mesmo em Paris o termo *boulevard* foi empregue para elementos lineares abertos sobre tecidos urbanos onde não existiam fortificações preexistentes.

³⁷⁸ “**Avenue** - fr. 1549, de avenir (arriver). 1 - Chemin par lequel on arrive en un lieu. 2 - Voie plantée d'arbres qui conduit à une habitation ou un château. Large voie urbaine. 3 - Terme de chasse : route ou sentier que l'on fait dans les pippés.” in MANGIN, David, PANERAI, Philippe, *Projet urbain*, Éditions Parenthèses, Marseille, 1999. p. 167.

³⁷⁹ “**Avenida** - s. f. 1. Rua larga. 2. Caminho que, da estrada ou rua, leva a uma propriedade que fica próxima.” in *Dicionário Priberam da Língua Portuguesa*.

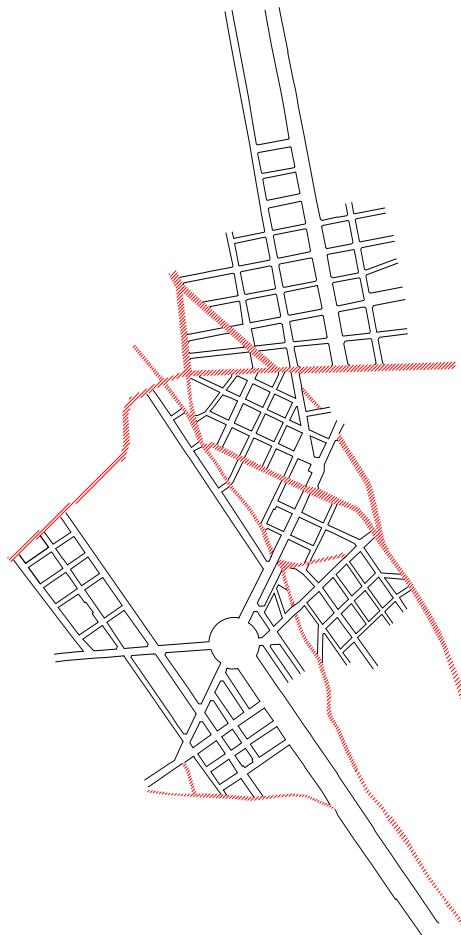
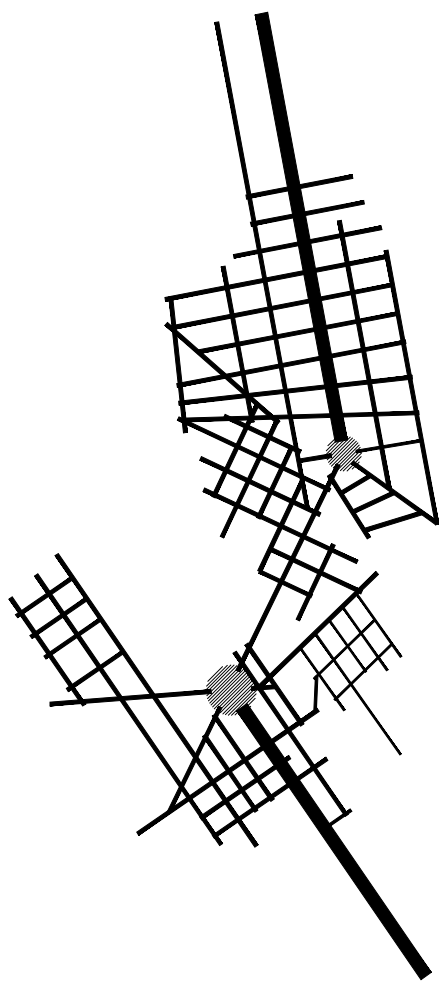


fig. 02.73 • Hierarquia dos tipos de ruas do plano das Avenidas.

fig. 02.74 • Persistência de elementos urbanos no traçado urbano do plano das Avenidas.

do perfil e pela existência de plataformas centrais pedonais arborizadas e ajardinadas que complementam a arborização dos passeios laterais.

No eixo hierárquico principal, Avenida da Liberdade (90 metros) / Avenida Fontes Pereira de Melo (30 metros) / Avenida da República (60 metros), encontramos uma delas manifestamente distinta no conjunto, a Avenida Fontes Pereira de Melo, que relativamente ao seu perfil tem características que se assemelham mais às restantes avenidas de menor importância.

As **Avenidas Secundárias** caracterizam-se por serem ruas com um perfil generoso, entre os 20 e os 30 metros de largura, e arborizado. Nestas distinguimos as avenidas com arborização lateral, localizadas maioritariamente no bairro Barata Salgueiro, e as avenidas com arborização central, que constituem o bairro das Picoas e as Avenidas Novas a norte da Praça Duque de Saldanha

As **Ruas** constituem o tipo mais simples de arruamento das avenidas, com um perfil mais estreito, com cerca de 20 metros de largura, sem placas centrais e concebidas inicialmente sem arborização, compõem o traçado do Bairro Camões.

209

A partir desta classificação prévia podemos considerar que a cada parte do traçado que foi concebido em períodos e com propósitos distintos corresponde também, de modo genérico, um tipo de rua distinto. A inconsistência da Avenida Fontes Pereira de Melo em relação ao eixo estruturante da expansão para norte³⁸⁰ é resultado também desse processo, uma vez que a sua abertura foi condicionada pelo projecto da Avenida da Liberdade que definiu a largura de 30 metros para os quatro arruamentos que irradiavam a partir da rotunda do Marquês de Pombal, não tendo nunca sido corrigida de modo a ser integrada morfológicamente e não apenas funcionalmente no eixo principal.

Persistências e permanências

Como referimos, o pragmatismo que caracterizou a elaboração e aplicação do plano das Avenidas orientou, pelo menos parcialmente, a permanência de traços da cidade preexistente. Tanto nos arruamentos que permaneceram como nos traçados regularizados das novas ruas e avenidas desenhados sobre as ruas preexistentes persiste a memória dos traços primordiais transpostos para o plano das Avenidas.

Desde o início do processo, tanto aproveitando o espaço e traçado do Passeio Público para a primeira parte da Avenida da Liberdade, como mantendo as ruas do Salitre e de São José / Santa Marta / São Sebastião da Pedreira praticamente inalteradas, escolhendo-as como limite ou sobrepondo-as com viadutos, a opção em minimizar os conflitos com as preexistências foi clara, promovendo em muitos casos a sua permanência.³⁸¹

³⁸⁰ Já apontada por exemplo por José Manuel Fernandes in FERNANDES, José Manuel in SILVA, Raquel Henriques da, *Lisboa de Frederico Ressano Garcia, 1874-1909*, Catálogo de Exposição, FCG/CML, Lisboa, 1989. pp. 39-56.

³⁸¹ Apesar da demolição do Passeio Público para a abertura da Avenida da Liberdade ter sido entendida na época como um atentado à cidade existente.

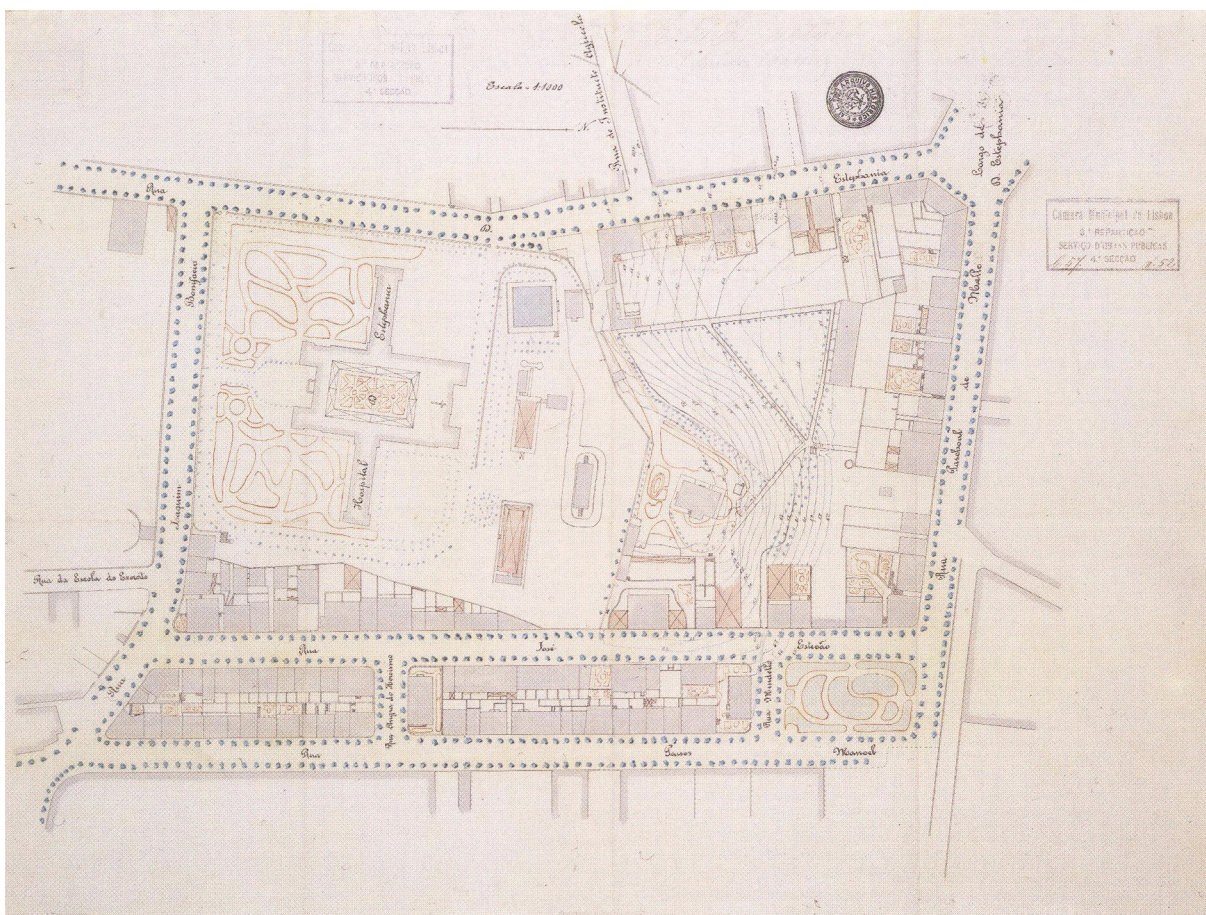
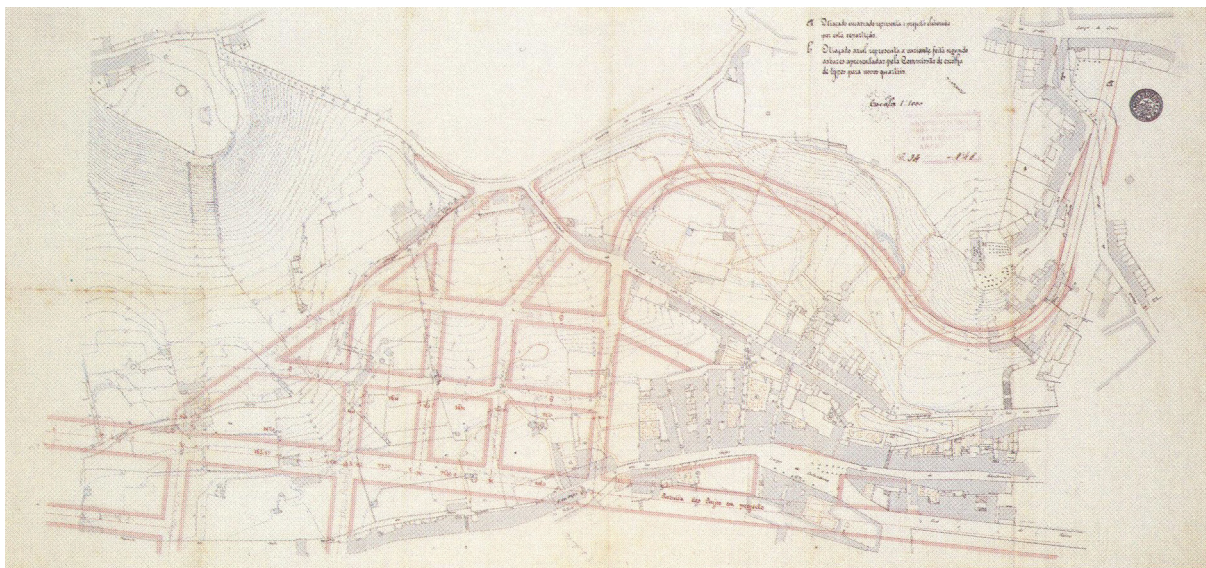


fig. 02.75 • Projecto para as ruas do Bairro Andrade in SILVA, Raquel Henriques da (dir), *Lisboa de Frederico Ressano Garcia 1874-1909*, catálogo de exposição, Câmara Municipal de Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 1989, peça ref. n.º 141.

fig. 02.76 • "Estado actual [Janeiro 1914]" do quarteirão situado entre as ruas Joaquim Bonifácio, José Estevão, D. Estefânia e Pascoal de Melo" in SILVA, Raquel Henriques da (dir), *Lisboa de Frederico Ressano Garcia 1874-1909*, catálogo de exposição, Câmara Municipal de Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 1989. Peça ref. n.º 139.

Mesmo quando a lei que passou a permitir a expropriação por zonas foi aprovada, esta postura pragmática de aproveitamento e adequação aos traçados preexistentes manteve-se. São exemplo disso as Avenidas Gomes Freire e Tomás Ribeiro que constituem a regularização e reperfilamento de uma rua de saída de Lisboa, a Rua da Cruz do Taboado / Travessa do Sacramento, entre a Carreira dos Cavalos e São Sebastião da Pedreira. Este caso é semelhante ao da Estrada das Picoas, que teve partes do seu traçado regularizado e renomeado nas actuais Avenida Eng. Vieira da Silva e Avenida Conde de Valbom, ou a parte da Estrada da Circunvalação, que foi aproveitada para traçar a Avenida Duque de Ávila e gerou a torção da parte sul do traçado ortogonal das Avenidas Novas que se segue ao Saldanha.

As ruas dos bairros habitacionais para além das Avenidas

Apesar de no final do século XIX a Câmara Municipal de Lisboa ter promovido a urbanização daquela que foi uma das maiores expansões da cidade, ampliando significativamente a sua área urbana, a duplicação da população entre 1860 e 1910 potenciou algumas operações de loteamento e urbanização públicas e privadas dedicadas a uma burguesia emergente.

211

Os bairros junto à Avenida dos Anjos: Bairro Andrade, o Bairro Brás Simões ou de Inglaterra, o Bairro dos Castelinhos

Os casos do Bairro Andrade, e posteriormente do Bairro de Inglaterra, no lado nascente da Avenida Almirante Reis, aproveitando a abertura da mesma, são exemplo destas operações que tiveram como destinatários a pequena burguesia, à semelhança do que sucedeu com o Bairro dos Castelinhos aberto no lado poente da Avenida.

O primeiro foi promovido por Manuel Gonçalves Pereira de Andrade, nos seus terrenos para norte e nascente do sítio onde se intersectavam a Rua Direita dos Anjos e a Avenida Rainha Dona Amélia, actual Almirante Reis. A estruturação do loteamento partilha o modelo urbano abstracto das Avenidas, ou seja, recorreu a uma malha ortogonal para a definição de arruamentos e quarteirões regulares.

No entanto, enquanto as dimensões dos quarteirões e lotes se aproximam das dimensões praticadas nas Avenidas Novas de promoção pública, as ruas têm um perfil transversal não arborizado e inferior a 12 metros, significativamente inferior às avenidas coevas definidas pelo poder público na expansão das Avenidas Novas e cuja dimensão do perfil transversal se pautava pelos 20 ou 30 metros e suportavam alinhamentos de árvores nos passeios laterais ou plataformas centrais.

O Bairro de Inglaterra, edificado nas primeiras décadas do século XX, começou por ter o nome do seu promotor, Brás Simões, tendo este sido alterado por conveniência política da época. A sua implantação na encosta íngreme da Penha de França, sobre o vale da Avenida Almirante Reis, terá orientado a conformação do traçado, composto por ruas com perfis de 10 metros de largura, à topografia. Assim, se o empenado traçado recto das ruas Cidade de Manchester e Cidade de Liverpool foi resolvido através da

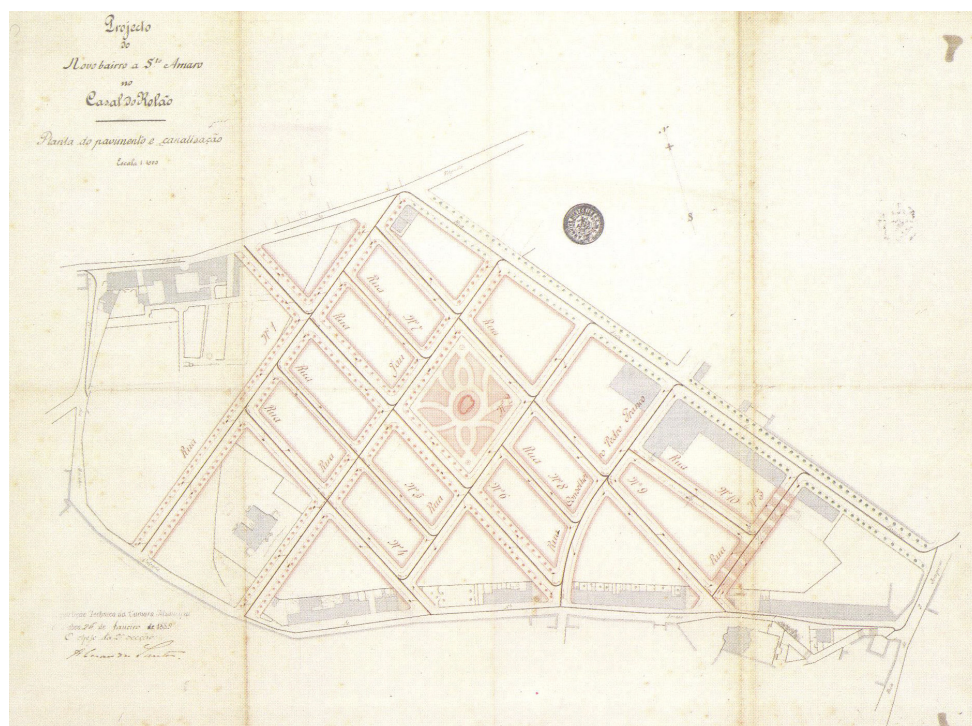


fig. 02.77 • “Projecto do Novo bairro a S.º Amaro no Casal do Rolão. Planta do pavimento e canalizações” in SILVA, Raquel Henriques da (dir.), Lisboa de Frederico Ressano Garcia 1874-1909, catálogo de exposição, Câmara Municipal de Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 1989. Peça ref. n.º 112.

fig. 02.78 • “Ampliação do Bairro de Campo de Ourique. Planta Geral” in SILVA, Raquel Henriques da (dir.), Lisboa de Frederico Ressano Garcia 1874-1909, catálogo de exposição, Câmara Municipal de Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 1989. Peça ref. n.º 125.

existência de escadinhas, a Rua Cidade de Cardiff teve necessariamente de ondular desde a meia encosta até ao encontro com a Rua da Penha de França, de modo a permitir o tráfego de veículos.

Em ambos os casos referidos, as parcelas de terreno estendiam-se entre o vale ocupado pela Avenida Rainha Dona Amélia então aberta e os percursos de meia encosta da Calçada e Caminho do Forno do Tijolo, no caso do Bairro Andrade, e de cumeada da Rua da Penha de França, no caso do Bairro de Inglaterra. Também nos dois casos o traçado urbano privilegiou a articulação com o importante eixo da Avenida, procurando articular-se com o contexto urbano preexistente a sul no caso do Bairro Andrade, mas sendo evidente a falta de relação com o contexto do Bairro de Inglaterra, ainda limitado a norte pelos terrenos rurais. Apenas com a promoção do Bairro das Colónias, já na década de 1930, existiu articulação e continuidade entre estes tecidos urbanos de encosta encaixados entre a Avenida Almirante Reis e a cumeada da Penha de França.

O caso do Bairro dos Castelinhos, aberto nas terras da antiga Quinta dos Castelinhos, iniciou-se com o projecto da Rua Antero de Quental, em 1896, estabelecendo o traçado das actuais Rua dos Castelinhos, Rua de Rafael de Andrade e Rua Capitão Renato Baptista, preenchendo a vertente poente do Vale dos Anjos entre a nova avenida estruturante e a cota superior da Rua da Bempostinha, estando já terminados e tendo sido entregues à cidade em 1900.

213

A largura destes arruamentos também se pauta sensivelmente pelos 10 metros, dimensão mínima estabelecida para as novas ruas, com excepção da Rua Antero de Quental que tinha sido traçada com 12 metros de largura com o propósito de constituir uma ligação mais directa entre a Avenida Dona Amélia, dita dos Anjos, e a Calçada do Conde de Pombeiro, que por sua vez ligava ao Largo da Bemposta a caminho da cumeada do Campo de Santana. Assumindo assim um papel de elemento articulador da estrutura urbana num contexto local.

Os Bairros da Estefânia, Campo de Ourique, Calvário a Alcântara, Casal do Rolão a Santo Amaro e o Bairro Operário dos Barbadinhos

Regressando à promoção pública da altura, é essencial neste contexto referir a abertura e edificação das ruas dos bairros da Estefânia e de Campo de Ourique, ambos programados a partir de finais da década de 1870, que tiveram autos de vistoria dos respectivos sítios no ano de 1876.³⁸² Este foi o mesmo ano em que a Câmara Municipal de Belém teve a iniciativa da elaboração do plano para o Bairro do Calvário, em terrenos da Quinta de Alcântara, expressa na Carta de Lei 12/4.³⁸³ Na década seguinte, para nascente deste conjunto urbano, com projecto inicial delineado em 1887 e definitivo em 1889, arrancou o processo para

³⁸² Referimo-nos aos autos de vistoria da Rua Joaquim Bonifácio, fronteira ao Hospital da Estefânia, e do sítio denominada Parada de Campo de Ourique, origem do Bairro de Campo de Ourique, conforme descrito na tabela cronológica presente em SILVA, Raquel Henriques da, *Lisboa de Frederico Ressano Garcia, 1874-1909*, Catálogo de Exposição, FCG/CML, Lisboa, 1989.

³⁸³ SILVA, Raquel Henriques da (dir.), *Lisboa de Frederico Ressano Garcia 1874-1909*, catálogo de exposição, Câmara Municipal de Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 1989, p. 61.

a abertura das ruas do Bairro do Casal do Rolão a Santo Amaro, que apesar da clara distinção morfológica entre ambos mantêm alguma continuidade espacial.

Escolhemos agregar estas operações por constituírem uma boa amostra de processos coevos onde se ensaiaram os princípios de elaboração e execução da expansão das Avenidas que antes caracterizámos.

No caso do Bairro da Estefânia, a abertura progressiva dos seus arruamentos e parcelamento dos quarteirões partiu de elementos definidos imediatamente antes no tempo. Particularmente o Hospital de D. Estefânia, inaugurado em 1877, e a Rua de Dona Estefânia que consistia numa regularização da Azinhaga do Pintor em avenida recta e arborizada com 20 metros de largura de perfil, delineada desde 1861 e edificada a par do hospital do mesmo nome. As ruas que progressivamente vão sendo delineadas entre a Rua Joaquim Bonifácio e a Rua Pascoal de Melo, regularização parcelar da Travessa do Abarracamento da Cruz do Tabuado, definem uma matriz de composição que envolve a grande parcela do hospital, entre a Rua Dona Estefânia e a Rua José Estevão, e dois quarteirões alongados no sentido norte sul, entre a Rua José Estevão e a Rua Pascoal de Melo, todas elas com perfil similar de 20 metros de largura e alinhamentos simples de arborização sobre os passeios laterais. A abertura da Rua António Pedro e suas ruas travessas já corresponde ao distinto processo de abertura da “*Avenida dos Anjos e das Ruas Envolventes*”.

No Bairro de Campo de Ourique, a inicial abertura de ruas numa matriz ortogonal de rectas paralelas e perpendiculares à Rua Ferreira Borges, pautou-se por um perfil mais parcimonioso de apenas 16 metros de largura, com passeios laterais, quando os eixos estruturantes, exteriores ao bairro, já estavam definidos: a Rua Saraiva de Carvalho e a própria Rua Ferreira Borges, ambas com perfis mais generosos e arborizados. Este traçado de ruas foi depois progressivamente estendido para poente até ao limite do planalto e das antigas linhas de defesa da cidade, como se anunciava no projecto de 1906 para a “*Ampliação do Bairro de Campo de Ourique*”³⁸⁴, que apesar de não ser cumprido lançou o traçado essencial a ser aberto.

A largura menos generosa do perfil das ruas de Campo de Ourique em relação aquela praticada na Estefânia pode ser explicada pela sua posição limítrofe na cidade de Lisboa da altura. No entanto, a preocupação em dotar o bairro de um jardim,³⁸⁵ em tudo semelhante ao Jardim Constantino na Estefânia e ao posterior Jardim do Alto de Santo Amaro, mostram a preocupação em dotar estes novos bairros habitacionais mais afastados das grandes avenidas de passeio de espaços onde a burguesia que os ocupava pudesse demonstrar a sua urbanidade.

³⁸⁴ Uma reprodução da Planta Geral da “*Ampliação do Bairro de Campo de Ourique*” está publicada com a referência n.º 125 em SILVA, Raquel Henriques da (dir.), *Lisboa de Frederico Ressano Garcia 1874-1909*, catálogo de exposição, Câmara Municipal de Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 1989.

³⁸⁵ O actual Jardim da Parada, cuja expropriação dos terrenos foi levada a cabo em 1885 conforme descrito na tabela cronológica presente em SILVA, Raquel Henriques da, *Lisboa de Frederico Ressano Garcia, 1874-1909*, Catálogo de Exposição, FCG/CML, Lisboa, 1989.

O caso do Bairro do Calvário tem uma origem distinta, promovido por iniciativa da Câmara Municipal de Belém, nos terrenos da Quinta de Alcântara, em 1876, quando ainda fazia parte do mesmo.³⁸⁶ O traçado de composição das suas ruas, elaborado a partir de uma matriz ortogonal de composição encaixada entre a Calçada da Tapada, a norte, e as ruas Direita de Alcântara e Direita do Calvário e o largo do mesmo nome, a sul, privilegiou o eixo da actual Rua José Dias Coelho, alinhada entre o Calvário e o equipamento social da Santa Casa da Misericórdia, e a Rua Conselheiro Pedro Franco, actual Rua dos Lusíadas, que se estendia para poente. No entanto esta hierarquia pouco se expressa na largura dos arruamentos abertos com larguras que oscilam entre os 15 e os 16 metros, com excepção da mais estreita Rua da Indústria, aberta mais a poente, a caminho do sítio onde na década seguinte foi projectado um novo bairro habitacional que ultrapassou, pelo menos em parte, o carácter mais popular do primeiro que se consolidou na dependência do núcleo industrial de Alcântara.

Referimo-nos neste caso ao Bairro do Casal do Rolão a Santo Amaro, com projecto inicial de 1887³⁸⁷ e projecto definitivo dois anos depois.³⁸⁸ Inicialmente este local foi pensado para alojar operários,³⁸⁹ o que acabou por fracassar, dando origem a mais um bairro habitacional dirigido especialmente para a pequena burguesia lisboeta e onde se implantaram também alguns elementos de natureza mais erudita, como o Palácio Vale Flor, que contribuíram para a diversidade edificada e também do tecido social daquele contexto.

A abertura do traçado das ruas foi feita segundo uma matriz ortogonal, deformada pelas condicionantes topográficas, como a coincidência do traçado da Rua Luís de Camões com uma linha de vale, e preexistências como a torção da Rua Gil Vicente em função do seu alinhamento à Ermida de Santo Amaro e consequente torção das suas paralelas. Eram no entanto mantidos os alinhamentos perpendiculares à Rua Luís de Camões, mesmo que isso implicasse a resolução do desnível com degraus como na Rua João de Lemos. A hierarquia do traçado das ruas é expressa na largura dos seus perfis. Assim, as principais têm perfis de 20 metros de largura com passeios laterais arborizados e traçados que marginam o bairro ou o jardim aberto no meio do conjunto; as ruas mais comuns têm 16 metros de largura de perfil com passeios não arborizados; e as ruas de menor importância pautam-se pelos 10 metros de largura também sem arborização nos passeios.

³⁸⁶ Os Concelhos de Belém e dos Olivais foram integrados no Concelho de Lisboa no seguimento da Carta de Lei de 18/7/1885. in SILVA, Raquel Henriques da, *Lisboa de Frederico Ressano Garcia, 1874-1909*, Catálogo de Exposição, FCG/CML, Lisboa, 1989.

³⁸⁷ "O projecto do Casal do Rolão começou a ser delineado pelos engenheiros da Câmara Municipal de Lisboa em 1887, com planta de terrenos expropriados, de pavimento e canalização, incluindo para além da Rua Jau e da Rua do Conselheiro Pedro Franco (hoje e desde 18/11/1910 é a Rua dos Lusíadas), ambas herdadas de uma decisão da Câmara Municipal de Belém de 1885, mais dez novos arruamentos dispostos geometricamente que Norberto de Araújo classificou com «xadrez de ruas desafogadas»: Rua nº 1 – Rua João de Barros, Rua nº 2 – Rua Filinto Elísio, Rua nº 3 – Rua João de Lemos, Rua nº 4 – Rua Soares de Passos, Rua nº 5 – Rua Nicolau Tolentino, Rua nº 6 – Rua Avelar Brotero, Rua nº 7 e Rua nº 8 – Rua do Bocage (hoje e desde 29/02/1988 é a Rua Amadeu de Sousa Cardoso), Rua nº 9 – Rua Gil Vicente e, Rua nº 10 – Rua Sá de Miranda." Transcrição da informação da Direcção Municipal dos Serviços Centrais - Departamento de Serviços Gerais - Divisão de Alvarás, Escrivania e Toponímia, consultada em <http://toponimia.cm-lisboa.pt>.

³⁸⁸ Conforme descrito na tabela cronológica presente em SILVA, Raquel Henriques da, *Lisboa de Frederico Ressano Garcia, 1874-1909*, Catálogo de Exposição, FCG/CML, Lisboa, 1989.

³⁸⁹ SILVA, Raquel Henriques da, "Os Últimos Anos da Monarquia. Desenvolvimento urbanístico. Os novos bairros." in MOITA, Irisalva (coord.), *O Livro de Lisboa*, Lisboa 94, Livros Horizonte, Lisboa, 1994, p. 419.

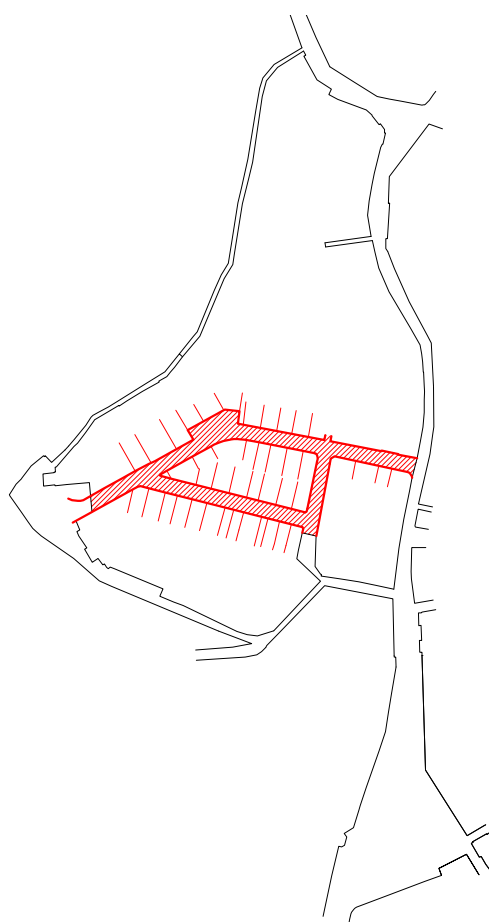
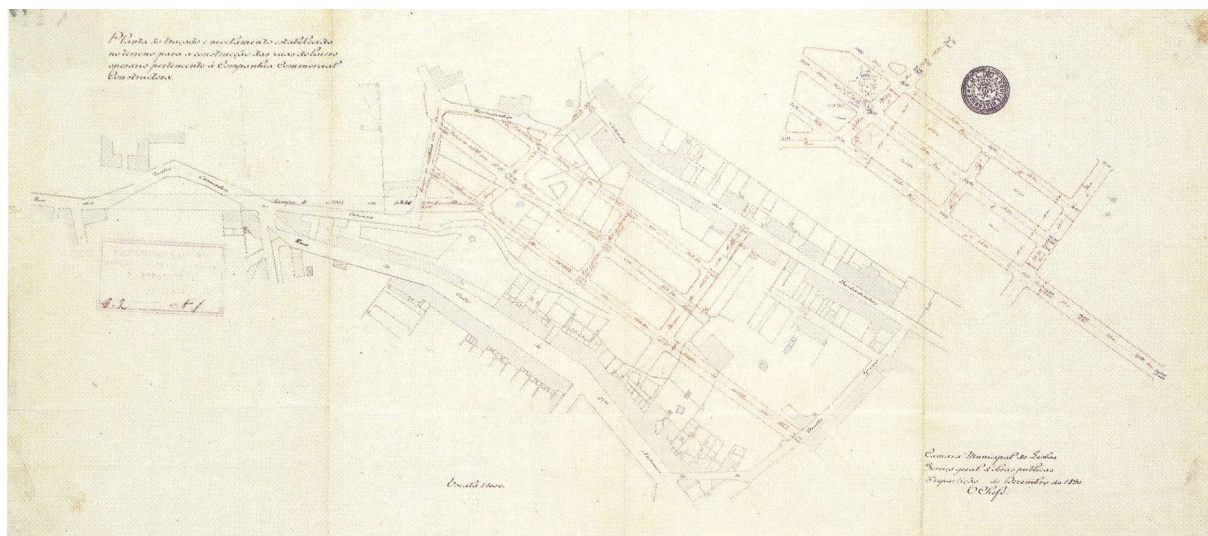


fig. 02.79 • "Planta do traçado e nivelamento estabelecido no terreno para a construção das ruas do Bairro Operário pertencente à Companhia Commercial Construtora [situado entre a Rua do Vale de S.^{to} António, Travessa do Mato Grosso e Calçada dos Barbadinhos]" in SILVA, Raquel Henriques da (dir.), *Lisboa de Frederico Ressano Garcia 1874-1909*, catálogo de exposição, Câmara Municipal de Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 1989. Peça ref. n.º 130.

fig. 02.80 • Bairro do Monte.

- a) Traçado e matriz de parcelário do Bairro do Monte, na Graça, sobre o traçado urbano de 1856-58. (1:5.000).
- b) Fotografia da Rua de São Gens. Arquivo Fotográfico Municipal cota: PT/AMLSB/SER/S04918.

Apesar da maioria destas operações se terem destinado quase exclusivamente à burguesia, dotada de mais ou menos recursos, no final do século XIX ainda existiu um conjunto de arruamentos que estruturaram o loteamento do Bairro Operário dos Barbadinhos, aberto à margem da Calçada dos Barbadinhos a partir de 1881. Apesar das principais ruas cumprirem a largura mínima de 10 metros, nomeadamente a Rua Bartolomeu da Costa que axializa o traçado do bairro, e a Rua Pedro Alexandrino e a Rua dos Sapadores, que conectam o bairro com o restante traçado da cidade, as ruas secundárias têm larguras inferiores, o que parece ser um reflexo quer da programação do bairro, que se destinava a uma população operária, quer da sua excentricidade no contexto da cidade de finais de oitocentos.

Conjuntos de arruamentos de pequenas dimensões - o Bairro Almeida Brandão à Estrela e o Bairro do Monte à Estrela

Outros conjuntos, de menores dimensões, como o Bairro Almeida Brandão à Calçada da Estrela, projectado em 1891, ou o Bairro do Monte à Graça, já datado de 1902, são ilustrativos de como a diversidade de pequenas iniciativas, que se multiplicaram entre o final do século XIX e o início do século XX, destinadas a urbanizar os espaços intersticiais de feição ainda rural do corpo da cidade se pautava pelos mesmos princípios de composição enquanto colmatavam a área urbana. Assim, era feita a partição de uma propriedade una com traçados de arruamentos rectos ou compostos a partir de elementos rectilíneos com largura de perfil que se pautava pelos mínimos legais permitidos de 10 metros de modo a permitir obter parcelas tendencialmente regulares que possibilitassem edificar com o menor desperdício a área do terreno. Esta partição do espaço gera um pequeno e uno conjunto de arruamentos que se estende dentro dos limites da propriedade antecedente, sendo a articulação destes traçados com a restante cidade conseguida a partir de ligações preferenciais, mais ou menos directas, aos caminhos estruturantes do traçado urbano preexistente.

217

Os tipos de ruas dos bairros habitacionais para além das Avenidas

Na abertura das ruas destes bairros habitacionais, genericamente parece ter existido uma preocupação de os agregar de modo evidente aos canais de mobilidade e arruamentos estruturantes delineados ou regularizados neste mesmo período, veja-se por exemplo a relação de Campo de Ourique com a Rua Saraiva Carvalho e com a Rua Ferreira Borges, a relação da Estefânia com a Rua Pascoal de Melo e com a Rua Dona Estefânia ou a relação do Bairro Andrade com a Avenida Almirante Reis. Apesar disso, nos bairros mais excêntricos em relação ao corpo da cidade da altura ou nos de dimensão mais reduzida, como o Bairro dos Barbadinhos, o Bairro do Monte ou mesmo o mais central Bairro dos Castelinhos, as ligações com os elementos lineares estruturantes são pontuais e na maior parte dos casos estes não tiveram os processos de regularização e ampliação da secção transversal como nos casos anteriores, o que gerou uma autonomização e segregação, pelo menos parcial, de alguns destes bairros no contexto da cidade.

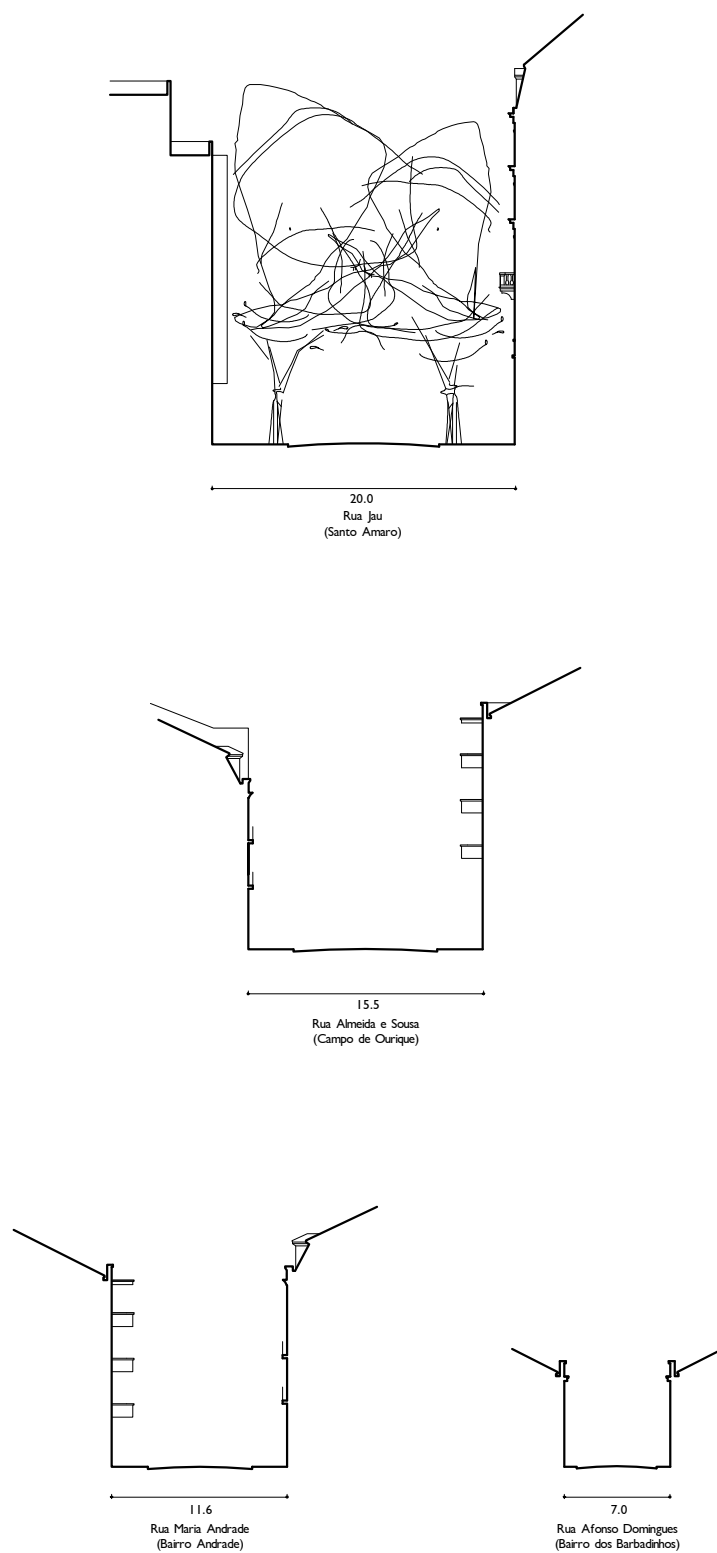


fig. 02.81 • Secções transversais-tipo (1:500) de ruas dos bairros habitacionais para além das Avenidas:

- a) Ruas-avenidas com 20 metros de largura e com arborização nos passeios laterais;
- b) Ruas com 16 metros de largura;
- c) Ruas com 10 metros e 7 metros de largura.

Apesar disso, independentemente da maior ou menor capacidade destas ruas se integrarem na armadura do traçado urbano da cidade existiu sempre uma clara hierarquia espacial destes canais em cada contexto que definiram, ou redefiniram, construída a partir da largura das ruas e dos sempre presentes alinhamentos de arborização sobre os passeios laterais.

Assim, podemos distinguir entre as **ruas-avenidas com 20 metros de largura e arborização** plantada em caldeiras nos passeios laterais e, no conjunto das ruas que não têm arborização, podemos distinguir entre três tipos de ruas que correspondem a três tipos de dimensão e respectiva hierarquia descendente: **ruas de 16 metros de largura, de 10 metros de largura e de 7 metros de largura**, este último caso com exemplos apenas no Bairro Operário dos Barbadinhos.

Curiosamente, apesar do Decreto de 31 de Dezembro de 1864, que dispunha a elaboração do *Plano Geral de Melhoramentos da Capital*, obrigar a que as novas ruas tivessem mais de 10 metros de largura e menos de 7% de inclinação, passados três anos, com a Lei de 2 de Julho de 1867 passa a ser possível a edificação de fachadas marginais ao plano da rua com alturas até 20 metros uniformemente para ruas com largura a partir de 7 metros, o que só veio a ser revisto com o *Regulamento da Salubridade das Edificações Urbanas*, publicado no Decreto de 14 de Fevereiro de 1903.³⁹⁰

219

As ruas das vilas operárias

O desenvolvimento da indústria ocorrido na segunda metade do século XIX originou um aumento populacional na cidade, constituído essencialmente por uma camada social de baixos recursos. Esta mão-de-obra barata e as suas famílias tinham carência de habitação, numa primeira fase colmatada pela ocupação e partição de conventos e palácios arruinados e devolutos. No entanto, o afluxo populacional crescente e a viabilidade económica da promoção e exploração destas habitações espartanas conduziu a que um conjunto de promotores e construtores iniciassem a edificação de conjuntos habitacionais especificamente destinados a alojar esta classe operária a partir do último quartel do século XIX, as vilas. A população a que se destinavam e a ocupação da mesma orientou a localização destes conjuntos junto aos núcleos periféricos à cidade oitocentista que concentravam as indústrias, assim, as vilas ocuparam essencialmente as áreas de Alcântara, Prazeres, Campolide, Amoreiras, São Bento, Graça, Sapadores, Xabregas e Poço do Bispo, distribuindo-se pontualmente ao longo de um “cordão” envolvente à Lisboa urbana da altura. No entanto, de modo mais raro, também a existência de espaços intersticiais ou a decadência de algumas partes dos antigos bairros da cidade deu origem à sua conversão em vilas, nomeadamente no Castelo e na Mouraria.³⁹¹

³⁹⁰ No **Capítulo 09** relativo à **Secção Transversal** da rua, particularmente no que respeita a proporção da rua existe uma abordagem mais detalhada à legislação que define a altura das fachadas e o desenvolvimento das implicações da diferente legislação na edificação da secção da rua.

³⁹¹ Um levantamento de mais de 300 vilas existentes em Lisboa foi publicado em finais da década de 1970 num Roteiro de Lisboa e uma tipificação da habitação operária construída entre o último quartel do século XIX e as primeiras décadas do século XX foi ensaiada por Teotónio Pereira e Irene Buarque na publicação: PEREIRA, Nuno Teotónio, BUARQUE, Irene, *Prédios e Vilas de Lisboa*, Livros Horizonte, Lisboa, 1995. A propósito do enquadramento das Vilas na produção de espaço urbano oitocentista, deve ser também consultado: RODRIGUES, Maria João Madeira, “Tradição, Transição e Mudança. A produção do espaço urbano na Lisboa oitocentista.”, in *Boletim Cultural da Assembleia Distrital*, Lisboa, 3.ª S., n. 84, 1978.

Tipologicamente, as vilas são conjuntos de fogos modulares, de reduzidas dimensões, que podem ser agregadas de modos diversos, entre os quais se destaca o pátio alongado, onde duas fileiras de habitações conformam um espaço canal, um corredor, que pode no sentido lato ser considerado uma rua. Comummente as vilas desenvolvem-se no interior de quarteirões, nas traseiras dos edifícios que constituem as frentes públicas das ruas preexistentes. Esta posição secundária no contexto urbano onde se inserem dá origem a uma relação pontual com o restante traçado urbano, muita vezes formalizada através de uma “*porta*” nesse ponto de articulação. Sendo o seu espaço originalmente privado, de uso partilhado pelos seus habitantes, progressivamente o uso e o tempo têm feito passar o espaço colectivo de diversas vilas para o domínio público, integrando o espaço público da cidade. Esta transição ocorreu especialmente a partir da década de 1930 devido à publicação da legislação camarária que proibiu a existência de habitações cujo acesso ao espaço público se fizesse através de serventias privadas.

Para o nosso estudo interessam-nos apenas as vilas cujo espaço genericamente corresponde à definição morfológica de uma rua, ou seja, um espaço linear que duplamente serve como percurso e morada de suporte ao edificado marginal. Para a diversidade morfológica que pode ser observada contribuiu particularmente a diversidade do propósito que esteve na origem da iniciativa de cada uma das vilas. Assim, podemos ensaiar uma classificação das ruas com origem em vilas a partir do principal propósito da sua promoção.

As vilas com propósito especulativo/económico

O tipo mais comum corresponde às simples e casuísticas promoções efectuadas por proprietários e construtores que procuraram lucrar com o aproveitamento de espaços no interior dos quarteirões. Sendo esse o seu principal objectivo, partem de princípios pragmáticos da partição do terreno com vista à maximização da sua ocupação. Invariavelmente os módulos habitacionais individuais agregam-se em “*correnteza*” ao longo do perímetro da parcela, definindo um espaço central linear, mais ou menos alongado, aproximando-se do que é comumente identificado como um “*corredor*” ou pelo contrário de um “*pátio*”. Estes canais lineares, pátios ou ruas, por vezes articulam-se directamente com o espaço público e noutros casos desenvolvem-se nas traseiras dos edifícios e no interior dos quarteirões. A diversidade morfológica atingida por este tipo de promoção pode ser ilustrada a partir de casos exemplares como a Vila Gadanho, um impasse longo com uma largura de 4,5 metros conformado por correntezas térreas datadas de 1908; a Vila Rodrigues, construída em 1902, com uma largura entre os 4,5 e os 5 metros, cujos acessos verticais para os segundo e terceiro pisos são efectuados através de um sistema de escadas e passadiços exteriores em ferro de modo a não empenhar a área construída com os acessos comuns; a Vila Borba, um arruamento de 5 metros de largura que se desenvolve nas traseiras de um edifício comunicando com a Rua General Taborda através de uma passagem sob o mesmo; e, finalmente, a Vila Dias, que consiste numa rua de sensivelmente 4,5 metros de largura conformada por duas correntezas habitacionais de dois pisos com alguns estabelecimentos, no lado norte e ao longo da linha férrea em Xabregas, datando a edificação inicial de 1888.

As vilas com propósito progressista

Um outro tipo consiste nas operações promovidas por industriais e empresários progressistas, como Francisco Grandella, Agapito da Serra Fernandes ou Cândido Sotto-Mayor que, para além do lucro, procuraram proporcionar melhores condições habitacionais às famílias do operariado, respectivamente as ruas do Bairro Grandella, do Bairro Estrela d'Ouro e da Vila Cândida, edificadas no início do século XX.

Estas vilas operárias distinguem-se das restantes não só pela iniciativa e propósito mas também pela erudição e complexidade do desenho do traçado urbano e dos edifícios, pelos equipamentos urbanos que incluíram desde a origem no seu programa funcional e pelo desafoço espacial, uma vez que a largura das ruas que compunham estes conjuntos chegava ao dobro da largura das ruas das vilas operárias coevas. A hierarquia do traçado é definido maioritariamente por ruas cuja diversidade é conferida pela dimensão do perfil e, por vezes, pelo uso de distintas tipologias arquitectónicas do edificado marginal e sua ornamentação.

Se no caso da Vila Cândida não existia um grupo específico de destinatários, o Bairro Grandella teve a particularidade de se destinar a alojar parte do pessoal da Casa Grandella, ou seja, tinha associado um propósito empresarial, assim como o Bairro Estrela d'Ouro se destinava aos funcionários da indústria de confeitaria de Serra Fernandes. Nestes casos, o investimento no alojamento dos funcionários da empresa não seria puramente filantrópico. No caso do Bairro Grandella, edificado em Benfca ao longo da primeira década do século XX, a criação de uma imagem familiar e agregadora para a empresa contribuía para o próprio controlo social dos funcionários, até porque à diversidade tipológica encontrada no bairro correspondia a hierarquia dos funcionários na empresa.³⁹² O Bairro Estrela d'Ouro, localizado na Graça, promovido por Agapito Serra Fernandes para os funcionários da sua indústria de confeitaria em 1908, é um dos exemplos mais perfeitos deste tipo de vila. Desenhado por Norte Júnior, para além das habitações operárias, agregadas em U de modo a formar pequenos impasses, e da singular sala de cinema, incluía a residência do proprietário, o que contribuía para a sua promoção junto dos moradores.

As vilas de propósito empresarial

Outros casos existiram em que a promoção do alojamento para os operários coube também à indústria que os empregava, também com o propósito de os manter e às suas famílias próximos e com uma maior filiação a quem tinha investido na sua formação enquanto operários especializados. No entanto, não se partiu de um ideal progressista de melhoria das condições da habitação, antes uma pragmática reprodução das tipologias habitacionais correntes e pouco qualificadas junto ao local de trabalho.

Encontram-se exemplos deste tipo especialmente em Alcântara e Xabregas, onde existia uma maior concentração de indústrias, e de que são exemplo respectivamente a Vila Cabrinha, edificada pela Fábrica de Estamparia e Tinturaria de Algodão entre 1883 e 1890, e a Vila Flamiano, edificada pela Companhia de

³⁹² PEREIRA, Nuno Teotónio, BUARQUE, Irene, *Prédios e Vilas de Lisboa*, Livros Horizonte, Lisboa, 1995, p. 332.

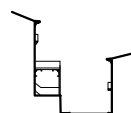
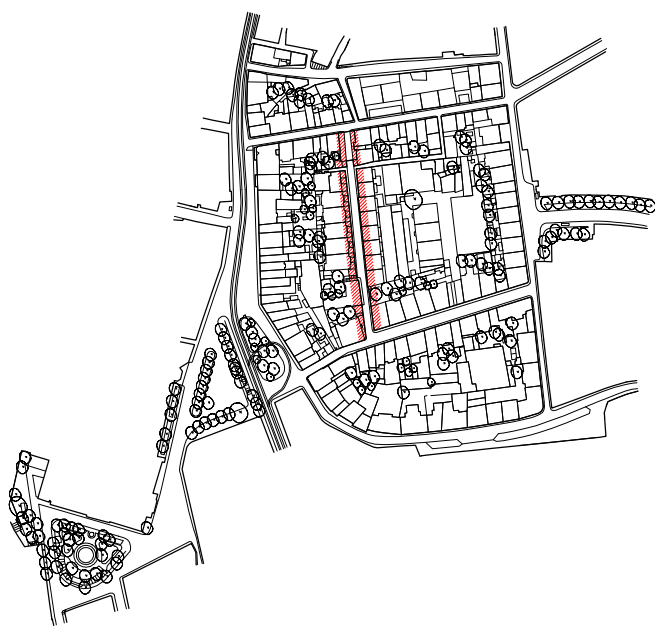


fig. 02.82 • Vila com propósito especulativo. Fotografia da Vila Dias. Arquivo Fotográfico Municipal. Cota: PT/AMLSB/LIM/000884.

fig. 02.83 • Vila com propósito progressista. Fotografia do Bairro Grandella. Arquivo Fotográfico Municipal. Cota: PT/AMLSB/LIM/000931.

fig. 02.84 • Vila com propósito pequeno-burguês. Vila Berta.

a) Planta (1:5.000);

b) Secção transversal-tipo (1:500);

c) Fotografia. Arquivo Fotográfico Municipal. Cota: PT/AMLSB/AJG/S01495.

Fabrico de Algodão de Xabregas em 1887. Em ambos os casos as tipologias habitacionais multiplicam-se e agregam-se em correnteza, de modo a criar frentes para um espaço partilhado, adaptando-se à pré-existência sinuosa do edifício da primitiva Fábrica da Pólvora no caso da Vila Cabrinha, conformando uma rua com um perfil de cerca de 6,5 metros, e assumindo uma concretização espacial mais abstracta e desafogada no caso da Vila Flamiano, onde as correntezas distam 13 metros entre si.

As vilas com propósito pequeno-burguês

Excepcionalmente edificaram-se vilas cujo público alvo não se limitava à classe operária e procurava satisfazer a pequena burguesia lisboeta do princípio do século XX. A Vila Berta, edificada entre 1902 e 1908 pelo arquitecto e industrial Joaquim Francisco Tojal, consiste numa rua aberta no interior de um quarteirão, estruturante da agregação linear das habitações operárias e pequeno-burguesas que a marginam. Conformam-se como uma rua recta com pouco mais de 100 metros de comprimento e 7 metros de largura, de perfil assimétrico, que se desenvolve linearmente entre a Travessa da Pereira e a Rua do Sol à Graça, com a qual se articula através de uma passagem pública inferior existente no edifício implantado no topo norte da Vila.

223

A linguagem arquitectónica ecléctica de parte dos edifícios que conformam a vila, os seus detalhes ornamentais de inspiração Arte Nova e as estruturas metálicas que servem de cobertura às entradas e suportam as generosas varandas contribuem para a construção da imagem e reflectem o cuidado da composição deste conjunto, invulgar nos conjuntos de habitação operária coevos, manifestando o propósito de criar habitações para uma faixa social distinta das demais, apesar de incluir edifícios para diferentes estratos sociais.

Considerações a propósito dos tipos de ruas de Lisboa da Regeneração à Primeira República

Os modelos internacionais, particularmente o pensamento urbano francês e as operações parisienses de rasgamento de avenidas e *boulevards* sobre o tecido urbano existente, influenciaram a produção das ruas de Lisboa neste período. No entanto existiram especificidades na sua aplicação local, como por exemplo o surgimento e uso de um modelo de rua-avenida ampla e arborizada como elemento de composição de traçados urbanos de expansão e não apenas como um elemento de rasgamento de tecidos edificados considerados insalubres.

Apesar das distintas operações de produção urbana que deram origem às ruas neste período, nomeadamente as sobreposições ou rasgamento, as regularizações ou alargamentos e ainda as adições de traçados de ruas, existiu quase sempre um propósito implícito ou explícito de criação de ordem a partir de uma hierarquia desses elementos lineares que se traduz na sua largura relativa ao contexto e na existência de arborização nas ruas com mais de aproximadamente 20 metros. É ainda neste período que se banaliza o que antes constituía uma excepção: a existência de passeios e a utilização de calçada portuguesa nos pavimentos das ruas, mais ornamentada nos passeios dos espaços estruturantes, e que se generalizou enquanto se caminhou para o início do século XX.

Enquanto os rasgamentos de ruas e avenidas conferiram um elemento estruturador dos tecidos preexistentes mais antigos, como os casos da Rua do Marquês de Ponte de Lima na Madragoa ou a Rua Dom Carlos I em Santos-o-Velho, invariavelmente as ruas dos novos conjuntos urbanos compostos pelos bairros habitacionais preencheram espaços intersticiais entre os percursos estruturantes da cidade, reforçando o seu papel principal e identitário no novo contexto urbano de que passaram a fazer parte, independentemente do facto do seu perfil ter sido alterado.

02.3.10. Lisboa da Primeira República [1910-1926]

O período de tempo que é balizado pela Implantação da República, a 5 de Outubro de 1910, e o Golpe de Estado de 28 de Maio de 1926, que põe termo à Primeira República e dá origem à Ditadura Militar, é comumente identificado como a Primeira República. Este é um período que se caracteriza pela contínua instabilidade política e social que existiu ao longo destes anos, particularmente com a participação de Portugal na Grande Guerra de 1914-18 e posteriormente, já na década de 1920, quando o ritmo de sucessão dos governos atingiu o auge. Essa instabilidade e condução de recursos para outros fins, como o esforço militar e a edificação de equipamentos públicos, condicionou a produção urbana tanto no país como em Lisboa. Assim, na capital, os traçados que já tinham sido estendidos ou previstos desde o século XIX permitiram acomodar a edificação que foi sendo promovida, seguindo as regras de edificação genéricas entretanto estabelecidas pelo *Regulamento de Salubridade das Edificações Urbanas* de 1903.

No entanto, o reconhecimento das más condições da habitação operária, particularmente nos centros urbanos e industriais do início do século XX, as cidades de Lisboa e Porto, orientou a publicação de medidas legislativas a partir de 1918 com o objectivo de criar “*casas económicas em grande escala, com todas as possíveis condições de conforto, independência e higiene*”.³⁹³ No ano seguinte, o arranque do programa dos primeiros Bairros Sociais deu seguimento às intenções de propósito social e assistencialista que vinham a ser enunciadas pelo Governo com outro ênfase, para mais, este seria um modo de recolher apoios para a República numa faixa da sociedade que ao longo da década de 1910 não tinha sentido melhorias com a alteração de regime.

As ruas dos Bairros Sociais

Como referimos, apesar da instabilidade e fraco investimento ao longo da Primeira República, existem realizações, ou o arranque das mesmas, que permitem distinguir um tipo particular de ruas deste período. Quando o Estado decide, em Abril de 1919, pela criação de cinco Bairros Sociais em Lisboa, dos quais apenas chegaram a ser construídos o Bairro da Ajuda/Boa-Hora e o Bairro do Arco do Cego, parte das condicionantes estabelecidas no decreto N.º 4137, de 24 de Abril de 1918³⁹⁴ para a sua edificação

³⁹³ TIAGO, Maria da Conceição Caetano, *O Bairro Social da Ajuda/Boa Hora. Um projecto da República Nova e uma realização do Estado Novo, 1918-1935*, Dissertação de Mestrado em História Social Contemporânea, ISCTE, Lisboa, 1997. p.60.

³⁹⁴ O decreto N.º 4137, de 24 de Abril de 1918 estabelecia várias providências atinentes a promover a construção de casas económicas, estabelecendo também as características que as mesmas deviam respeitar: “*Valorizava a casa unifamiliar e isolada, mas aceitava os agrupamentos ou*

referem-se aos seus arruamentos.

Apesar dos diferentes destinatários, contextos em que são concebidos e realizados, e da maior dimensão e complexidade formal do Arco do Cego, existem princípios de concepção comuns. Assim, em qualquer dos casos é privilegiada uma composição formalista do traçado urbano em que é eleito um eixo principal a partir do qual é gerada a hierarquia do desenho urbano e consequente distribuição funcional.

A distribuição dos distintos tipos de edificado reforçavam a hierarquia dos espaços públicos, em que o eixo principal no caso do Arco do Cego é conformado por um largo e uma alameda arborizada, e no caso do Bairro Social da Ajuda é composto por uma sucessão espacial de largo, miradouro e escadaria. Este eixo dominante, mais evidente no caso da composição simétrica do Bairro do Arco do Cego, mas não menos forçada no caso do Bairro da Ajuda, era acompanhado pelos equipamentos públicos e pelas tipologias de habitação com maior número de pisos, remetendo as restantes para uma distribuição segundo um princípio de acompanhamento da hierarquia das ruas, mais evidente e diversa no caso do Arco do Cego. Apesar da relativa autonomia funcional destes conjuntos no contexto da cidade, não deixa de ser significativa a capacidade de algumas partes e funções dos mesmos estabelecerem relações para além do bairro, como a correnteza de lojas da Travessa da Boa-Hora à Ajuda no Bairro da Ajuda ou o Liceu Filipa de Lencastre, edificado já na década de 1930, no Bairro do Arco do Cego.

225

Apesar do arranque das obras, o contexto político e social conturbado da década de 1920 empenhou as realizações destes conjuntos, que apenas na década de 1930 vieram a ser concluídos, sob a coordenação de um regime distinto e aproveitados para propósitos diferentes dos que estiveram na sua origem, alterando a própria programação dos equipamentos públicos.

Os tipos de ruas dos Bairros Sociais

Apesar da imposição de uma largura mínima de 10 metros para as ruas destes bairros, isso nem sempre se verificou. O desenvolvimento dos seus projectos e as particularidades específicas de cada um dos casos originaram que no Bairro Social da Ajuda exista uma largura genérica de 8 metros enquanto no Bairro Social do Arco do Cego existam dois níveis hierárquicos que tornam mais complexo o traçado urbano e correspondem aos perfis transversais genéricos de 7,5 metros e 10,5 metros, e ao perfil excepcional do eixo principal com 25 metros de largura. Ainda segundo o decreto que os regulamentava, todos estes arruamentos deviam ser pavimentados com macadame ou calçada, ter passeios laterais e encanamentos pluviais e domésticos, para além de terem iluminação pública.

A partir das características dos arruamentos destes dois bairros podemos sintetizar dois tipos essenciais

*bairros, aos quais impunha condições, nomeadamente a de terem «sempre na retaguarda um terreno com a largura mínima de 4 m e, sendo possível, um pequeno jardim à frente», ruas de largura mínima de 10 m, pavimento macadamizado ou calçado, passeios laterais e encanamentos completos para vazão das águas fluviais e caseiras ligados ao esgoto público (artigos 4.º e 5.º). (...) Os bairros teriam iluminação, limpeza semelhante aos outros, fontes, lavadouros, edifícios para escolas e creches e transportes baratos «quando estes forem afastados dos centros industriais ou comerciais» (artigo 25.º)” in FERREIRA, Maria Júlia, “O Bairro Social do Arco do Cego - uma aldeia dentro da cidade de Lisboa” in *Análise Social*, vol. xxix (127), 1994 (3.º), pp. 697-709.*

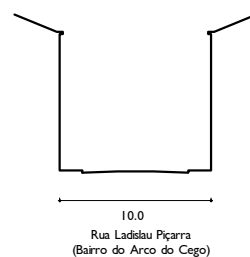
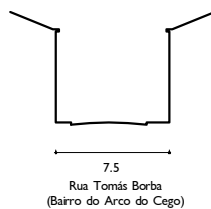
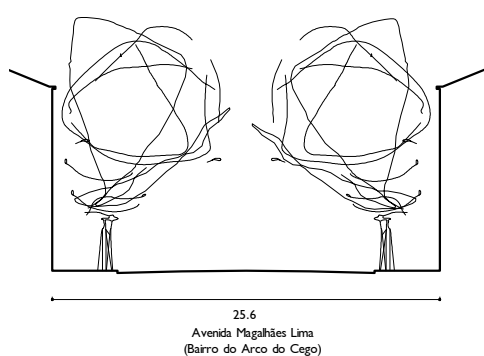


fig. 02.85 • Fotografias do Bairro do Arco do Cego. Tecido Urbano e diferentes tipos de ruas.
Arquivo Fotográfico Municipal. Cotas: PT/AMLSB/AJG/I03741; PT/AMLSB/AJG/I02942; PT/AMLSB/AJG/I03505.

fig. 02.86 • Secções transversais-tipo das ruas dos bairros sociais da Primeira República:

- a) Rua Principal do Arco do Cego;
- b) Rua Secundária de 7,5 metros do Arco do Cego;
- c) Rua Secundária de 10 metros do Arco do Cego.

de ruas dos mesmos com base na hierarquia e papel que têm no tecido urbano: as **ruas principais** e as **ruas secundárias**.

As **ruas principais** dos bairros sociais da Primeira República correspondem ao eixo principal da composição urbana do bairro. Apesar da distinta conformação desse eixo em cada um dos casos, o seu perfil é sempre muito mais largo do que as restantes ruas do bairro, tendo invariavelmente mais de 20 metros, e pode ser arborizado como no caso do Arco do Cego.

O traçado destas ruas tem sempre um elemento focal que é materializado num edifício público de referência e tanto pode ser acompanhado por equipamentos públicos como por edifícios de habitação coletiva, mais altos do que os restantes.

Quanto às **ruas secundárias** dos mesmos bairros sociais da Primeira República, estas têm perfis com larguras sensivelmente entre os 7 e os 10 metros, sem arborização. O seu traçado inscreve-se nos elementos lineares secundários do desenho da composição urbana de matriz simétrica do bairro e é marginado pelas tipologias habitacionais que compõem a maior parte do tecido edificado.

227

Considerações a propósito dos tipos de ruas de Lisboa da Primeira República

A identificação de tipos de ruas neste período de relativa estagnação urbana teve por objectivo caracterizar de modo sintético as ruas que foram desenhadas e abertas enquadradas por um processo específico que visou a melhoria das condições da habitação das classes sociais com menos recursos. Devemos sublinhar o tipo de concepção integral destes conjuntos urbanos, desde uma escala programática até ao desenho das tipologias habitacionais, passando pelo desenho urbano de conjunto em que as ruas têm um papel essencial na definição da hierarquia dos espaços do bairro. A fragilidade política e os poucos recursos condicionaram a realização destes conjuntos urbanos, para a qual seria necessária uma forte vontade política e capacidade financeira para a sua execução, o que foi apenas concretizado com um enquadramento histórico e político posterior.

02.3.11. Lisboa nas primeiras décadas do Estado Novo [1926-meados do século XX]

O Golpe de Estado de 28 de Maio de 1926 pôs termo à Primeira República e deu origem à Ditadura Militar que acabou por abrir caminho à posterior instauração do Estado Novo e à Constituição de 1933. O período da Ditadura Militar caracterizou-se por um *“forte autoritarismo político, que duraria até 1933, e que na sua fase inicial seguiu os modelos de tendência fascista, então hegemónicos na Europa.”*³⁹⁵ A aprovação da Constituição de 1933 e a instauração do Estado Novo mantiveram o carácter autoritário e totalitário em harmonia com os modelos ditatoriais em voga. Apesar da longevidade deste regime político, que apenas teve o seu termo com o 25 de Abril de 1974, este não foi uniforme e a sua heterogeneidade também

³⁹⁵ CALADO, Maria, SOUSA LOBO, Margarida de, MATIAS FERREIRA, Vítor, “Lisboa” in *Atlas histórico de ciudades europeas, Península Ibérica*, dir. Manuel Guàrdia, Francisco Xavier Monclús, José Luis Oyón, Salvat, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, Barcelona, 1994, p. 112.

pode ser interpretada a partir da sua expressão urbana, não só no país como também na capital. Neste sentido, existem autores que distinguem um primeiro período do Estado Novo que abarca desde o início da década de 1930 e atravessa a década de 1940, entrando em transição para uma outra fase em meados do século XX.³⁹⁶ Se nos anos finais da década de 1920 e no início da década de 1930 a prioridade do regime foi a estabilização económica e constitucional do país, em seguida o investimento foi feito nas questões culturais e também infraestruturais e urbanas,³⁹⁷ o que permitia um alargar das bases de apoio e da unanimidade em torno do Estado Novo que atinge o seu pleno na década de 1940.

Num outro contexto caracterizámos o contexto urbanístico Português das décadas de 1930 e 1940,³⁹⁸ o que podemos parcialmente recuperar como enquadramento do panorama nacional em que se desenvolve a actividade urbana em Lisboa, particularmente as influências teóricas e culturais que informaram a produção das ruas nesta altura.

O contexto urbanístico Português das décadas de 1930 e 1940

Apesar da publicação do Decreto-lei n.º 24802, em 1934, a produção de instrumentos urbanísticos em Portugal continental na década de trinta não sofreu o impulso imediato que era esperado. Os planos desenvolvidos nesta altura foram ainda informados pelas referências culturais do urbanismo formal,³⁹⁹ que chegaram a Portugal através da escola francesa das *Beaux Arts*. Os contactos com esta corrente cultural existiram por duas vias: através dos urbanistas estrangeiros que foram chamados a Portugal para desenvolverem alguns planos e estudos para as principais cidades portuguesas, como Donat-Alfred Agache⁴⁰⁰ e mais tarde Etienne De Gröer⁴⁰¹; e através da formação complementar que alguns arquitectos portugueses tiveram em Paris.⁴⁰²

Assim, os planos desenvolvidos nesta década eram formalizados numa representação cristalizada do ideal

³⁹⁶ “uma primeira fase que se inicia no início da década de 1930 e que se prolonga até bem entrada a de 1940, e uma fase posterior que, atravessando um período de transição e de adaptação aos novos tempos democráticos da Europa - mas sem que o regime português perca o seu carácter autoritário -, prolongar-se-á até finais dos anos cinquenta. Esquematicamente, é possível afirmar que a audácia e inovação da primeira fase converte-se, durante a segunda, em mera rotina e simples gestão de situações urbanas criadas anteriormente ainda que adaptadas a novas conjunturas.” in CALADO, Maria, SOUSA LOBO, Margarida de, MATIAS FERREIRA, Vítor, “Lisboa” in *Atlas histórico de ciudades europeas, Península Ibérica*, dir: Manuel Guàrdia, Francisco Xavier Mondús, José Luis Oyón, Salvat, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, Barcelona, 1994. p.112.

³⁹⁷ COSTA, João Pedro, *O Bairro de Alvalade, Um Paradigma no Urbanismo Português*, Livros Horizonte, Lisboa, 2002. pp.15-20.

³⁹⁸ PROENÇA, Sérgio, *Urbanismo Colonial nas Províncias Orientais. Continuidade e Ruptura na elaboração dos planos urbanísticos no Estado da Índia, Macau e Timor, 1934 - 1974*, edição policopiada da Tese de Dissertação de Mestrado defendida na Faculdade de Arquitectura de Lisboa a 29 de Setembro de 2007.

³⁹⁹ Classificado por José Lamas como “urbanística formal”. LAMAS, José, *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*. FCG/FCT, Lisboa, 2000.

⁴⁰⁰ Agache foi contratado em 1933 pelo Ministério das Obras Públicas para desenvolver o estudo preliminar da urbanização da zona da Costa do Sol, entre Lisboa e Estoril-Cascais. Cf. SOUSA LOBO, Margarida, *Planos de Urbanização, A Época de Duarte Pacheco*, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, Porto, 1995.

⁴⁰¹ De Gröer leccionava no Instituto de Urbanismo de Paris quando, no final da década de trinta, é convidado por Duarte Pacheco, presidente da Câmara de Lisboa e Ministro das Obras Públicas, para elaborar o Plano de Urbanização da Costa do Sol, o Plano Director de Lisboa e um conjunto de outros Planos Gerais de Urbanização para importantes aglomerados portugueses. Cf. SOUSA LOBO, Margarida, *Planos de Urbanização, A Época de Duarte Pacheco*, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, Porto, 1995.

⁴⁰² O caso de Cristino da Silva, que regressa a Portugal em 1929 após completar a sua formação em França, e de David Moreira da Silva e João Faria da Costa, que se diplomaram pelo Instituto de Urbanismo de Paris, trabalhando em Portugal a partir do final da década de trinta. Cf. SOUSA LOBO, Margarida, *Planos de Urbanização, A Época de Duarte Pacheco*, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, Porto, 1995.

de cidade proposto, com pouca ou nenhuma margem de variação. Foi o tempo do *plano-imagem*, composto como uma grande composição a partir de elementos morfológicos do léxico da cidade oitocentista mas com sistemas integrais: grandes avenidas articuladas por rotundas hierarquizavam o traçado, composto invariavelmente a partir de malhas radiais ou ortogonais de concepção ou sobrepondo ambas, e a praça principal conformava o ponto central da cidade, associada a um edifício público de referência. Estas são características comuns aos planos elaborados por Cristino da Silva, Carlos Ramos ou Paulino Montez ao longo da década de trinta. São evidentes as influências da escola formal francesa nesses planos elaborados por um grupo restrito de urbanistas, onde se incluíam ainda o arquitecto Jorge Segurado e o engenheiro José Porto.

Na década de quarenta assistiu-se a um aumento e generalização da produção de planos, contribuindo para tal a finalização da campanha de levantamentos topográficos iniciados na década anterior e que constituíram as bases para o desenvolvimento dos planos. Foi também a partir deste momento que se começou a sentir a influência teórica da presença de Etienne De Gröer em Portugal. Este arquitecto e urbanista, apoiante das teorias de Howard da cidade jardim, foi convidado, no final da década de trinta, para desenvolver um conjunto alargado de planos, em especial para Lisboa e aglomerados nas suas imediações. A partir dos contactos com alguns arquitectos portugueses⁴⁰³ alargou-se a difusão dos princípios teóricos da cidade jardim inglesa, já tardiamente e com algumas adaptações provenientes da experiência profissional e académica pessoal de De Gröer.⁴⁰⁴

Ao longo desta década, para dar resposta às solicitações de elaboração de planos das várias localidades, o número de arquitectos que se dedicavam à prática do urbanismo aumentou em relação à década de trinta. Assim, passou a existir um conjunto mais alargado que incluía uma nova geração de profissionais.

A esta generalização da prática correspondeu uma maior diversidade na abordagem e concepção da cidade e a uma ultrapassagem do formalismo estrito da década anterior. O contributo da divulgação teórica da cidade jardim deu origem a uma curiosa e característica síntese entre o desenho formalista e académico e as teorias da cidade jardim, assimiladas por intermédio dos urbanistas franceses.

Este urbanismo de síntese, praticado pelo grupo de arquitectos da Câmara Municipal de Lisboa, onde se incluíam Moreira da Silva, Faria da Costa, Jacobetty Rosa, João Aguiar e Lima Franco, concebiam a cidade compondo-a a partir de duas partes essenciais: um centro monumental, desenhado formalmente com recurso aos elementos de composição tradicionais da cidade, como praças, avenidas e ruas, e em função de edifícios excepcionais; e a envolvente a este núcleo central, que era uma área maioritariamente residen-

⁴⁰³ Em especial com os arquitectos e urbanistas que trabalhavam na Câmara Municipal de Lisboa. Cf. SOUZA LOBO, Margarida, *Planos de Urbanização, A Época de Duarte Pacheco*, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, Porto, 1995.

⁴⁰⁴ Segundo Margarida Souza Lobo (SOUZA LOBO, Margarida, *Planos de Urbanização, A Época de Duarte Pacheco*, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, Porto, 1995) Etienne De Gröer teve conhecimento directo das publicações de Ebenezer Howard e foi o urbanista francês, de origem polaco-russa, que mais manteve os conceitos iniciais da cidade jardim preconizada por Howard. A partir de 1920, De Gröer protagonizou a divulgação em França das experiências e ensaios construídos de diversos aglomerados que se orientaram segundo esses princípios na Rússia.

cial de baixa densidade e constituía um subúrbio jardim, composta por moradias unifamiliares, dispostas segundo um traçado mais ou menos sinuoso, onde a arborização tinha um papel importante para definir e reforçar a hierarquia da composição.⁴⁰⁵

Apesar disso, existiram algumas posturas divergentes deste urbanismo de síntese, por exemplo o modo mais estrito de entender as teorias da cidade jardim, divulgado por De Gröer; a postura culturalista⁴⁰⁶ protagonizada por Raúl Lino e Mário de Oliveira, que recuperava parte dos princípios do *Städtebau* de Camillo Sitte; ou o prenúncio da cidade moderna em Portugal anunciada por Arménio Losa.

As ruas edificadas nas décadas de 1930 e 1940 em Lisboa

A partir da cartografia de Lisboa de cerca de 1950 e da sua comparação com a antecedente cartografia de início do século (1904-1911) é possível verificar as transformações urbanas ocorridas ao longo dessa primeira metade do século XX. Tendo em conta a relativa estagnação urbana de Lisboa na Primeira República, o cruzamento da informação da cartografia com a da bibliografia de referência para este período permite-nos identificar as principais operações urbanas que conduziram à edificação de ruas e sequentemente tipificar estas últimas. De modo a tornar mais compreensível e facilitar a leitura estruturámos este período em duas partes: a primeira dedicada às ruas resultantes da promoção privada de bairros habitacionais, mais expressiva até meados da década de 1930; a segunda dedicada às ruas resultantes da promoção pública de bairros habitacionais, que ganhou maior expressão a partir de finais da década de 1930 e se afirmou na década de 1940.

A promoção privada de bairros habitacionais - até meados da década de 1930

Em Lisboa, relativamente às realizações urbanas, particularmente no que se refere à edificação das ruas ao longo do período que se estendeu entre o final da Primeira República e meados do século XX, podemos genericamente distinguir uma primeira fase que dura até meados da década de 1930.

Ao longo deste período, as necessidades mais prementes de estabilização económica, política e social secundarizaram a acção do poder público, central e local, nas realizações urbanas. Ainda assim, a promoção da habitação privada estimulada pelo Decreto n.º 15.289 de 1928,⁴⁰⁷ com vista a minimizar as carências

⁴⁰⁵ Desse grupo apenas Faria da Costa e Moreira da Silva tinham uma formação académica em urbanismo. Ambos tinham sido alunos no Instituto de Urbanismo de Paris, conheciam pessoalmente De Gröer antes da sua passagem por Portugal e a sua abordagem à disciplina e à prática tinha uma maior consistência teórica, o que os distanciava inicialmente das intervenções eminentemente formalistas da década anterior e de alguns contemporâneos seus.

Retemos desta década particularmente o caso paradigmático do Plano de Urbanização da Zona a Sul da Avenida Alferes Malheiro da autoria de Faria da Costa, aprovado em 1945, que integrava, por exemplo, princípios do desenho urbano tradicional e da cidade jardim e o seu posterior desenvolvimento e execução contribuíram para a inclusão das referências culturais do urbanismo moderno, resultando num exercício de síntese de características presentes em diferentes modelos de cidade.

⁴⁰⁶ CHOAY, Françoise, *Urbanisme, Utopies et Réalités, une anthologie*, Éditions du Seuil, Paris, 1965.

⁴⁰⁷ Decreto que isentava as novas edificações de Imposto Predial durante dez anos e diminuía a “SISA”, imposto que incidia sobre as transmissões, a título oneroso, do direito de propriedade de bens imóveis em Portugal.

habitacionais que subsistiam ainda em Lisboa, e o investimento na edificação de alguns equipamentos públicos a partir do arranque da década de trinta vêm dotar a cidade de alguma dinâmica urbana.⁴⁰⁸ No entanto, sem uma ideia de conjunto ou continuidade para a cidade, foram ainda as urbanizações avulsas e autónomas que transformaram alguns espaços de feição rural da periferia de Lisboa.

São exemplos destas expansões o Bairro de Londres, o Bairro Santos e o Bairro da Bélgica ao Rego, na proximidade da linha férrea de cintura, entre as actuais Avenida de Berna e Avenida das Forças Armadas, ou mesmo o Bairro Azul, apesar do seu enquadramento numa ideia de expansão e crescimento da cidade a partir da continuação do Parque Eduardo VII que não se cumpriu.⁴⁰⁹

O modelo seguido para estes bairros foi ainda o que tinha pautado a promoção de bairros habitacionais de finais de século XIX e início do século XX. Em cada bairro existe uma hierarquia do traçado urbano que é conferida particularmente pela dimensão e composição do perfil dos arruamentos. Assim, facilmente se identifica um eixo principal que é estruturante na composição de cada bairro. Por exemplo no Bairro Azul é a Avenida Ressano Garcia, arborizada nos passeios laterais e com 25 metros de largura, mais cerca de cinco metros que as restantes duas ruas que a ladeiam, enquanto no Bairro de Londres é a mais ampla Avenida Santos Dumont, com 30 metros de largura e arborização dupla no passeio central, que se destaca. Nos Bairros da Bélgica e Santos, edificados para lá da linha férrea de circunvalação, as distinções hierárquicas entre as ruas não são tão óbvias, pautando-se as suas larguras pelos 10 e 12 metros, no entanto, a maior continuidade dos eixos principais reforça o seu papel estruturante em cada conjunto urbano. Apesar desta legibilidade interna, os traçados dos arruamentos que dividem a parcela de origem e procuram ter uma ligação preferencial, mas com frequência apenas pontual, a percursos estruturantes do território, acabaram por dar origem a unidades urbanas relativamente segregadas e dotadas de autonomia no contexto geral da cidade. Características que são partilhadas por exemplo pelo contemporâneo Bairro Lopes, cujo traçado se justapõe à antiga Estrada de Circunvalação, perto do Cemitério do Alto de São João.

O impulso conferido à promoção imobiliária de habitação na cidade parece ter também auxiliado a conclusão da edificação do Bairro das Colónias ainda na primeira metade da década de trinta. Esta não configurava uma operação de expansão, antes de preenchimento dos terrenos das Quintas da Força, da Mineira e da Charca, no Sítio da Charca, entre os tecidos urbanos já existentes à altura do Bairro Andrade e do Bairro de Inglaterra, no lado nascente da Avenida Almirante Reis.⁴¹⁰ A sua particularidade em relação aos restantes não se centra na sua posição interior na cidade, da qual existem outros exemplos, mas particularmente pela continuidade que as suas ruas estabelecem entre os tecidos preexistentes. Assim, apesar do

⁴⁰⁸ COSTA, João Pedro, *Bairro de Alvalade, Um Paradigma no Urbanismo Português*, Livros Horizonte, Faculdade de Arquitectura – UTL, Lisboa, 2002. pp.15,16.

⁴⁰⁹ Para além dos diversos planos de prolongamento da Avenida da Liberdade e das propostas para o alto do Parque Eduardo VII elaboradas por diversos arquitectos e urbanistas desde a década de 1920, existiu um plano para a zona da Palhavã que definia a urbanização do então nomeado Bairro de França, cuja edificação não se cumpriu e as três ruas do Bairro Azul parecem ser a única evidência realizada. Cf. FRANÇA, José-Augusto, *A Arte em Portugal no Século XX*, Venda Nova, 1985. p. 238.

⁴¹⁰ SANTANA, Francisco, *Revista InforAnjos*, ano 10, n.º 2, Maio/Agosto 2002.

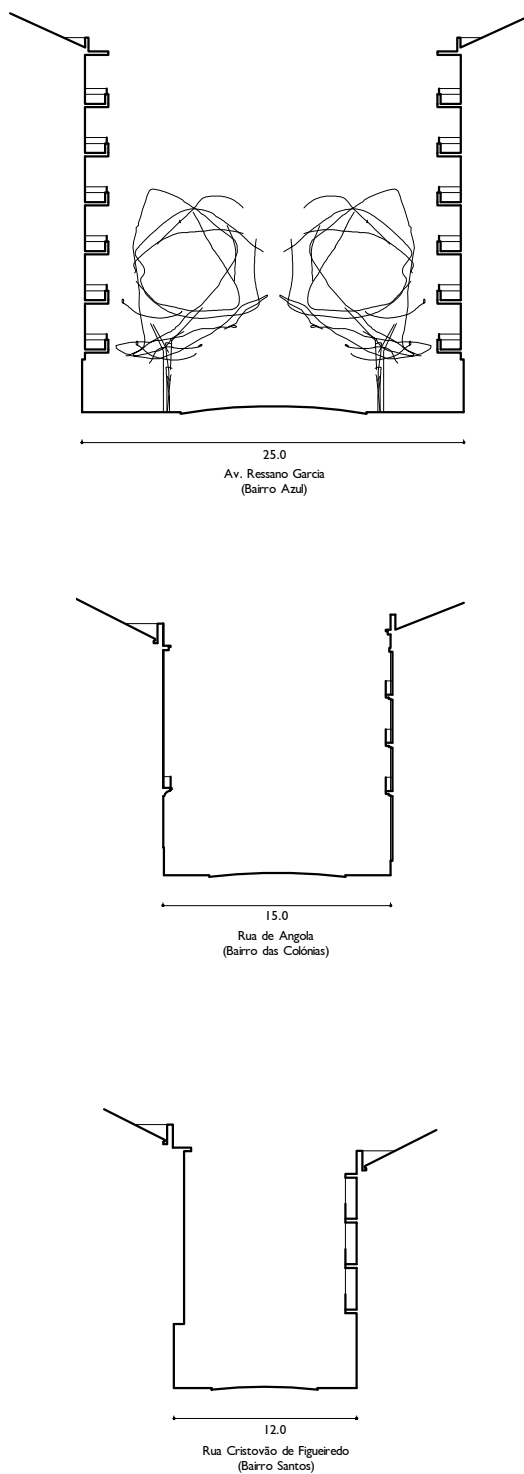


fig. 02.87 • Fotografias dos bairros de promoção privada da década de 1930. Arquivo Fotográfico Municipal. Rua de Angola, Bairro das Colónias (PT/AMLSB/AJG/S01026); Arranque da Avenida Ressano Garcia, Bairro Azul (PT/AMLSB/FER/000131); Rua Francisco de Holanda, Bairro Santos (PT/AMLSB/ARM/100821).

fig. 02.88 • Secções transversais-tipo das ruas dos bairros de promoção privada até meados da década de 1930:

- a) Rua principal arborizada;
- b) Rua principal sem arborização;
- c) Rua secundária.

desenho formalista axializado pela Rua de Angola e pela Praça das Novas Nações que enquadra a escola primária. Nos limites sul e norte, o traçado das ruas acusa a necessidade de articular os preexistentes tecidos do Bairro Andrade e do Bairro de Inglaterra e de se adequar à topografia acentuada daquela encosta do Monte Agudo. Também neste caso a hierarquia espacial é conferida pela maior largura de 15 metros da Rua de Angola, que axializa a composição do desenho do bairro em conjunto com a praça que enquadra a Escola Primária, em relação às restantes ruas que se pautam por larguras entre os 10 e os 12 metros.

Apesar de algumas destas operações privadas terem sido iniciadas ainda na década de 1920, a construção dos seus edifícios estendeu-se pela década de 1930. Particularmente em relação à composição da secção das ruas, a publicação do *Regulamento Geral das Construções Urbanas*, em 6 de Dezembro de 1930, veio alterar as condicionantes que existiam até então dadas pela legislação de 1903.⁴¹¹ Deste modo, para o intervalo que abarca as larguras de ruas mais frequentes nestes casos, ou seja, entre 10 metros e 20 metros, se o *Regulamento de Salubridade das Edificações Urbanas* de 1903 permitia alturas até 17 metros para ruas de 10 metros de largura e até 20 metros para larguras a partir de 18 metros, o *Regulamento Geral das Construções Urbanas* de 1930 estabelecia um ratio altura/largura de 1:1. No entanto, como a legislação de início do século estabelecia também um número máximo de pisos ($r/c + 3$ pisos para ruas entre 10 e 11 metros; $r/c + 4$ pisos para ruas entre 14 e 18 metros; e $r/c + 5$ pisos para ruas com mais de 18 metros) e considerando que o pé direito de cada piso se situaria entre os três e os três metros e meio, a alteração é mais significativa para a conformação da secção do que para a capacidade construtiva de cada parcela.⁴¹²

233

A promoção pública de bairros habitacionais - décadas de 1930 e 1940

A par da consolidação dos traçados lançados a partir do final do século XIX, que ainda se estendeu até meados do século XX,⁴¹³ e das pontuais urbanizações habitacionais de promoção privada que referimos, assistiu-se na década de 1930 à apropriação e recuperação do programa público de habitação social da Primeira República, enquadrado pelo “programa de Casas Económicas” de 1933.⁴¹⁴ Estes “bairros de casas de renda económica” consistiram numa herança dos “bairros sociais” da I República, Arco do Cego e Ajuda/Boa-Hora, que a partir da década de 1930 tiveram facilitada a sua execução pela legislação da expropriação para utilidade pública que permitiu obter terrenos livres com custos relativamente baixos em áreas excêntricas à cidade. Note-se que entre 1935 e 1949, cerca de um terço do território do Concelho de Lisboa foi apropriado pelo Município, no entanto, esta municipalização do solo não era o propósito final,

⁴¹¹ Referimo-nos ao *Regulamento de Salubridade das Edificações Urbanas*, publicado no Decreto de 14 de Fevereiro de 1903.

⁴¹² No **Capítulo 09. Secção Transversal** é tratada a questão da proporção da secção transversal da rua e a sua relação com a evolução da legislação em maior detalhe. A esse respeito deve consultar-se também o quadro síntese da evolução cronológica das regras de edificação da secção transversal genérica das ruas em Lisboa.

⁴¹³ Como pode ser comprovado pela observação da cartografia e em documentos coevos como o curioso documentário de 1948 produzido pela Câmara Municipal de Lisboa, portanto com pendor propagandista, “*Lisboa de Hoje e de Amanhã*” dirigido e narrado por António Lopes Ribeiro.

⁴¹⁴ Estabelecido pelo Decreto n.º Lei 23.052 de 23/09, no seguimento das iniciativas legislativas que já vinham sido iniciadas desde 1928, com o Decreto n.º Lei 16.055 de 22/10 que definia o conceito e as características que as Casas Económicas deviam obedecer (independentes, ajardinadas, unifamiliares, e propriedade dos ocupantes mediante rendas solúveis), e em 1932, com a “definição das bases de colaboração técnica e financeira com os municípios assente no “programa de melhoramentos urbanos”. Cf. FERREIRA, Maria Júlia, “Bairros Sociais” in SANTANA, Francisco e SUCENA, Eduardo, *Dicionário da História de Lisboa*, Carlos Quintas e Associados - Consultores, Lda., Lisboa, 1994. pp.131-135.

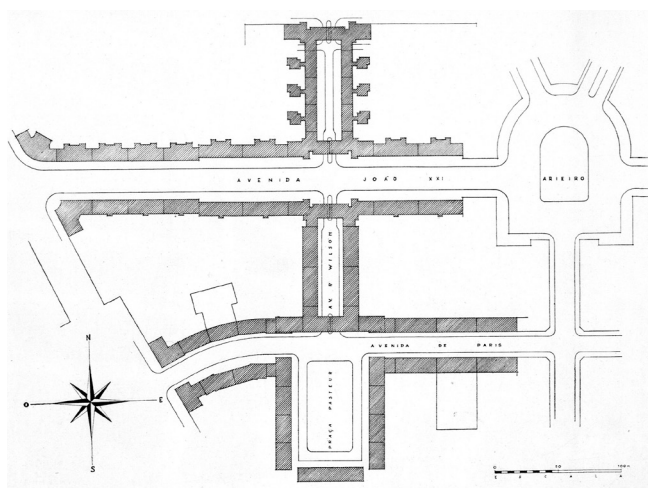


fig. 02.89 • Fotografias dos bairros de Casas de Renda Económica das décadas de 1930 e 1940. Arquivo Municipal Fotográfico. Rua da Encarnação (PT/AMLSB/SAL/I00077); Vista panorâmica de Caselas (PT/AMLSB/SAL/I00076); Rua da Encarnação (PT/AMLSB/KPI/I00086); Vista panorâmica do Caramão da Ajuda (PT/AMLSB/JBN/004885); Vista parcial do Alvito (PT/AMLSB/SAL/I00074)p.

fig. 02.90 • Plano das Avenidas junto ao Areeiro in “A experiência das Avenidas João XXI, Paris e a Praça Pasteur.” in *Arquitectura*, n.º45, Novembro de 1952. p. 9.

mas sim ganhar a capacidade de programação controlada do crescimento da cidade a partir desse meio⁴¹⁵ em articulação com a elaboração do *Plano Geral de Urbanização e Expansão de Lisboa*,⁴¹⁶ coordenado inicialmente por De Gröer, a partir de 1938, mas cuja elaboração se estendeu ao longo da década seguinte e a aprovação foi feita em 1948 já como *Plano Director de Urbanização de Lisboa*.

A dinâmica urbana impressa pelo Município que se sentiu em Lisboa a partir de finais da década de 1930 e se estendeu ao longo da década de 1940, lida não apenas pela promoção de habitação social pública mas também pela infraestruturização do território da cidade e da construção de equipamentos públicos, não é indiferente ao facto de Duarte Pacheco, Ministro das Obras Públicas, ter acumulado com esse cargo o de Presidente da Câmara Municipal de Lisboa em 1938, o que, mesmo com a renúncia por impossibilidade de acumulação de cargos públicos, lhe permitiu ter um controlo e dotar os serviços municipais de um dinamismo que se prolongou para além da sua morte em 1943.⁴¹⁷

No que respeita a promoção de habitação pública, existe um conjunto de bairros delineados neste período que, apesar do desenho formalista e de uma imagem de conjunto que remete para um ideal de aldeia tradicional no meio rural, são informados pelos princípios teóricos da cidade jardim inglesa, embora tardiamente e com adaptações provenientes da experiência profissional e académica de um dos grandes divulgadores destes princípios em Portugal, Étienne De Gröer. Fazem parte deste conjunto de operações públicas, com o objectivo de criar habitação económica em novos bairros periféricos à cidade de Lisboa equipados com edifícios públicos agregadores da vida quotidiana da população, bairros como por exemplo o Alvito (1937), o Alto da Serafina (1933-1938), Belém (1938), o Alto da Ajuda (1938-40) a Encarnação (1940-43), a Madre de Deus (1939-44) a Calçada dos Mestres (1940-43), Caselas (1944-49), Santa Cruz de Benfica (1944-58) ou o Caramão da Ajuda (1947-49/50). Casos excepcionais destas operações são o Restelo (1938-40), que visava um tipo de população com mais recursos económicos e o Bairro de Alvalade (aprovado em 1945 e cuja edificação se estendeu até à década de 1970), de maior dimensão e com um programa mais rico e tipologias de habitação mais variadas em relação aos demais, ambos coordenados por João Guilherme Faria da Costa.

Este arquitecto e urbanista, na coordenação da Repartição Técnica, já tinha liderado a elaboração do Plano do Areeiro (1938), cuja praça principal hoje nomeada Praça Sá Carneiro, teve projecto de Cristino da Silva, e que contemplava duas avenidas principais que se estendiam no sentido nascente-poente, a Avenida João XXI e a Avenida de Paris, atravessadas por um eixo norte-sul composto pela Praça Pasteur e a Avenida

⁴¹⁵ Como pode ser comprovado pelas sucessivas hastas públicas de terrenos anteriormente expropriados (Cf. FERREIRA, Vitor Matias, "9. Lisboa Evolução: de Ressano Garcia a Duarte Pacheco" in SANTANA, Francisco e SUCENA, Eduardo, *Dicionário da História de Lisboa*, Carlos Quintas e Associados - Consultores, Lda., Lisboa, 1994, pp. 526-528.

⁴¹⁶ Os estudos do Plano Geral de Urbanização e Expansão de Lisboa terminam em 1943 e o plano nunca é aprovado, no entanto, o Plano Director de Urbanização de Lisboa dá continuidade aos mesmos e é aprovado em 1948. Cf. COSTA, João Pedro, *Bairro de Alvalade, Um Paradigma no Urbanismo Português*, Livros Horizonte, Faculdade de Arquitectura – UTL, Lisboa, 2002, p. 17-19.

⁴¹⁷ A propósito de Duarte Pacheco e do seu papel na criação de um desígnio de capital metropolitana para a cidade de Lisboa pode ser consultada a recente publicação: COSTA, Sandra Vaz, *O País a Régua e Esquadro - Urbanismo, Arquitectura, e Memória na Obra Pública de Duarte Pacheco*, IST Press, Lisboa, 2011.

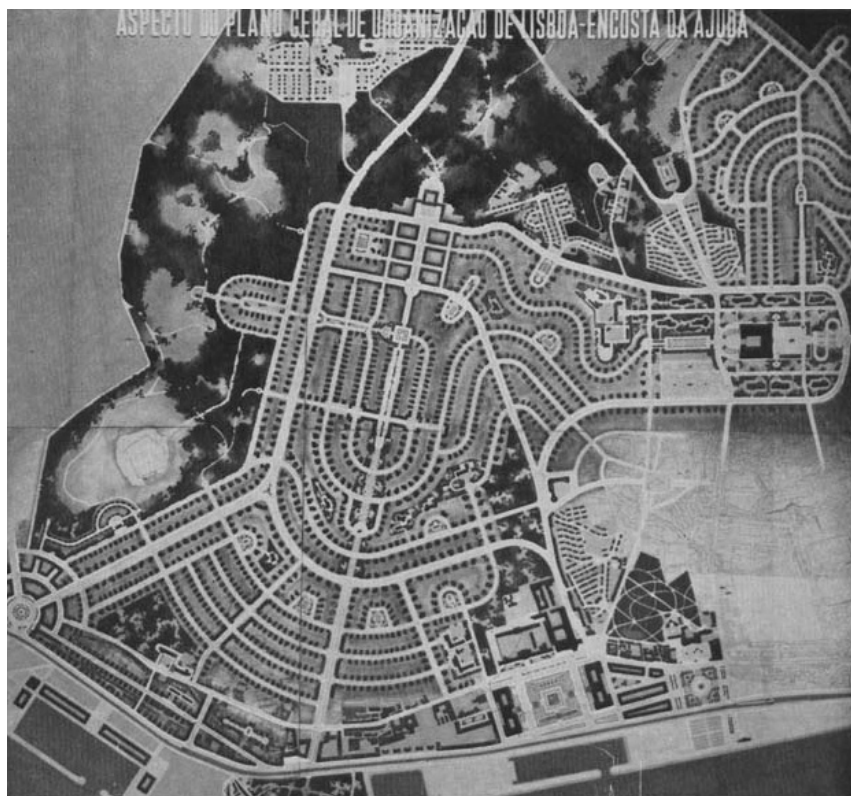


fig. 02.91 • “Aspecto do Plano Geral de Urbanização de Lisboa - Encosta da Ajuda” in *Revista Municipal*, ano II, n.º 6, Câmara Municipal de Lisboa - Direcção dos Serviços Centrais, Lisboa, Outubro/Dezembro 1940. p. 27.

fig. 02.92 • Vista panorâmica do Restelo Sul. Arquivo Municipal Fotográfico. (PT/AMLSB/AJF/S00733).

Presidente Wilson. O traçado desta última passa sob as frentes edificadas das avenidas concorrentes.⁴¹⁸ No entanto, a sua maior especificidade em relação às operações contemporâneas era a permeabilidade do interior dos quarteirões, como um ensaio do que seriam as soluções depois desenvolvidas em Alvalade.

Em relação a estes bairros habitacionais de promoção pública e particularmente o que nos interessa no âmbito do trabalho que estamos a desenvolver, a caracterização dos tipos de ruas mais significativos de cada período, devemos distinguir entre os tipos de ruas que compõem os bairros mais modestos e de menores dimensões e o caso do Bairro de Alvalade, mais complexo e de excepcional dimensão.

Apesar da realização da Exposição do Mundo Português em 1940, comemorativa dos centenários da formação e restauração nacional, ter tido reflexos não apenas imediatos mas que perduraram na configuração e arranjo dos espaços urbanos que foram na altura edificados sobre os terrenos do aterro ferroviário e portuário, a sua importância para a definição de uma área monumental da cidade teve mais implicações ao nível do equipamento público e dos arranjos dos espaços excepcionais. Deste modo, a sua expressão na edificação de ruas foi relativamente residual e, para além do reperfilamento da avenida marginal que acompanha o traçado da linha ferroviária, as restantes realizações podem ser integradas em outros processos, nomeadamente o dos bairros de casas de rendas económicas de Belém e do Restelo cuja matriz radioconcêntrica basilar do traçado actual já estava presente no estudo para a *Encosta da Ajuda do Plano Geral de Urbanização de Lisboa*,⁴¹⁹ que abarcava uma área compreendida desde o limite poente do concelho até à Calçada e Palácio da Ajuda e desde o Tejo até Monsanto.

237

Os tipos de ruas dos bairros de casas de renda económica

Os bairros de menores dimensões edificados nas décadas de 1930 e 1940 partilham algumas características comuns que permitem abordá-los em conjunto, apesar das especificidades de cada um. Todos se localizaram em áreas periféricas da cidade, por vezes em contextos ainda rurais e descontínuos do tecido urbano, o que potenciou o tipo de desenho formalista e ensimesmado que apresentam, normalmente de composição simétrica, com um eixo principal invariavelmente composto por um espaço excepcional arborizado - uma alameda ou uma praça - que enquadram um equipamento público de âmbito local, por exemplo uma escola ou uma igreja. Os restantes arruamentos que compõem o traçado urbano são de menor largura, ladeados por habitações unifamiliares com jardins arborizados que lhes conferem algum carácter, sem o qual seriam praticamente indistintos.

Em relação às dimensões absolutas dos arruamentos, os mais importantes apresentam larguras variadas, por exemplo desde os 10 metros da Rua da Igreja em Caselas até aos 50 metros da Alameda da Encarna-

⁴¹⁸ Os edifícios que ladeiam o traçado da Avenida de Paris e a Praça Pasteur, construídos em 1940, tiveram projectos de Alberto Pessoa, Raul Chorão Ramalho, José Bastos e Lucínio Cruz, enquanto os edifícios da Avenida João XXI e da Avenida Presidente Wilson, construídos em 1948, foram desenhados por José Segurado, Joaquim Ferreira, Filipe Guerreiro e Guilherme Gomes. in "A experiência das Avenidas João XXI, Paris e a Praça Pasteur." in *Arquitectura*, n.º 45, Novembro de 1952. pp. 9-14.

⁴¹⁹ MATOS SEQUEIRA, Gustavo de, "A acção da Câmara Municipal de Lisboa na Exposição do Mundo Português" in *Revista Municipal*, ano II, n.º 6, Câmara Municipal de Lisboa - Direcção dos Serviços Centrais, Lisboa, Outubro/Dezembro 1940. pp. 24 - 28.

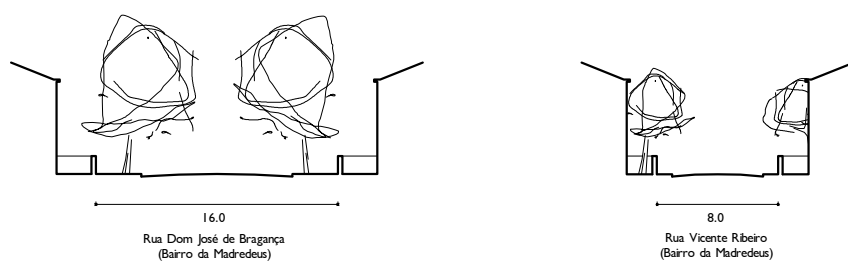


fig. 02.93 • Secções transversais-tipo (1:500) das ruas dos bairros de casas de renda económica:

- a) Rua principal;
- b) Rua secundária.

ção no bairro do mesmo nome. No entanto, a sua hierarquia no conjunto do bairro é apreendida sempre pela sua singularidade, pela existência de arborização nas plataformas pedonais, pelos seus elementos focais e pela maior largura relativa às restantes ruas do bairro. As ruas secundárias pautam-se então sempre por larguras inferiores às dos eixos principais do mesmo contexto, assim, por exemplo no caso de Caselas, a largura das ruas secundárias ronda os sete metros, na Madre de Deus os oito metros e meio e na Encarnação os seis metros.

Como regra geral podemos afirmar que as **ruas principais** destes conjuntos nunca têm uma largura inferior a 10 metros e são comumente arborizadas, em particular quando o seu perfil tem mais de 14 metros, como na Rua Dom José de Bragança na Madre de Deus (16 metros) ou nas Rua 1 e Rua 2 que ladeiam o Aqueduto das Águas Livres no Bairro da Calçada dos Mestres, cada uma com quase 15 metros. Complementarmente, as **ruas comuns ou secundárias** destes conjuntos têm sempre menos de 10 metros de largura e nunca têm arborização para além daquela que existe no espaço privado dos logradouros ajardinados das habitações unifamiliares.

239

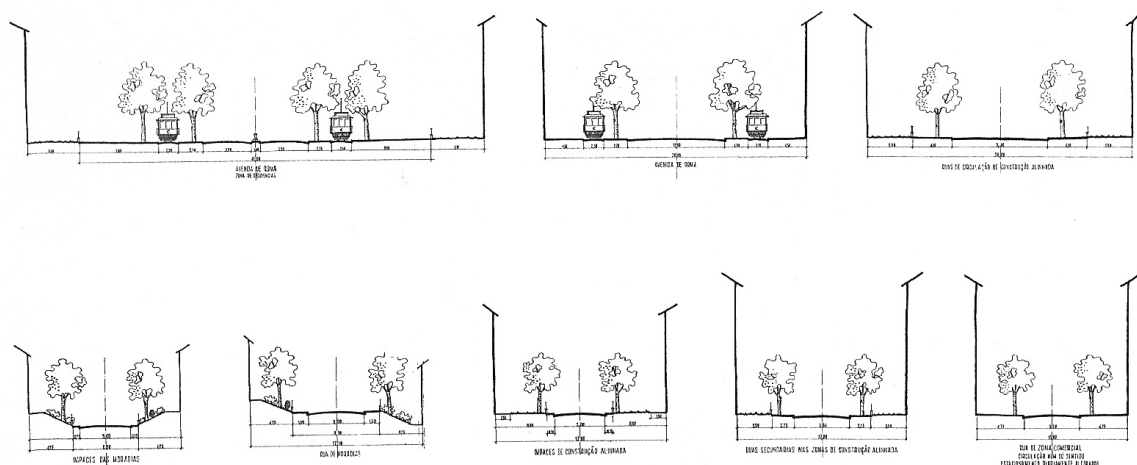
Existem, como é evidente, casos excepcionais como o bairro de Belém, em que não existe uma rua principal, papel desempenhado pelos arruamentos marginais ao bairro, nomeadamente a Calçada do Galvão e a Rua dos Jerónimos, ou como o Bairro do Alvito, cujo eixo principal não é composto por uma rua mas sim por um jardim central que enquadra o equipamento colectivo, uma praça ajardinada que em limite podemos considerar uma alameda encurtada.

Os tipos de ruas do Bairro de Alvalade

A maior complexidade do Bairro de Alvalade em relação aos restantes bairros de casas de renda económica não decorre apenas da sua maior dimensão, antes de um conjunto de pressupostos de concepção distintos à partida e da própria edificação se ter estendido no tempo e integrado alterações conceptuais no seu desenvolvimento.⁴²⁰ O *Plano de Urbanização da Zona a Sul da Avenida Alferes Malheiro*, cujos estudos se desenvolveram no âmbito da elaboração do Plano Director da Cidade de Lisboa, desde finais da década de trinta, considerou no seu delineamento as propostas de circulação rodoviária dos estudos do *Plano Director* e também o conceito de “*unidade de vizinhança*”,⁴²¹ para a estruturação de áreas habitacionais agregadas em torno de um equipamento escolar, para além de se apoiar num princípio de zonamento funcional do espaço urbanizado que, para além da habitação, previa zonas de circulação, zonas comerciais, zonas de indústria e, claro, zonas de equipamentos públicos. Estes pressupostos conduziram à definição de

⁴²⁰ Para uma completa caracterização da operação urbana que origina o Bairro de Alvalade, desde os antecedentes à sua realização, enquadrando todo o processo nos modelos urbanos e contexto da elaboração e execução, é indispensável a consulta de: COSTA, João Pedro, *Bairro de Alvalade, Um Paradigma no Urbanismo Português*, Livros Horizonte, Faculdade de Arquitectura – UTL, Lisboa, 2002.

⁴²¹ O conceito de “*unidade de vizinhança*”, com antecedentes por exemplo nas propostas da Garden City de Ebenezer Howard, desenvolveu-se na década de 1920 nos Estados Unidos da América e foi difundido amplamente após a Segunda Guerra Mundial, como meio de estruturar conjuntos habitacionais de 2000 a 4000 fogos, centrados num equipamento público de proximidade, normalmente uma escola e assente numa estrutura de percursos pedonais. A agregação justaposta destes conjuntos unitários básicos constituiria a maior parte do tecido urbano da cidade, envolvente a um núcleo de actividades mais diversas.



PLANO DE URBANIZAÇÃO DA ZONA A SUL DA AVENIDA ALFERES MALHEIRO
ESQUEMA DA DISTRIBUIÇÃO DOS DIFERENTES TIPOS DE EDIFÍCIOS
· ESCALA DE 1:2500 ·

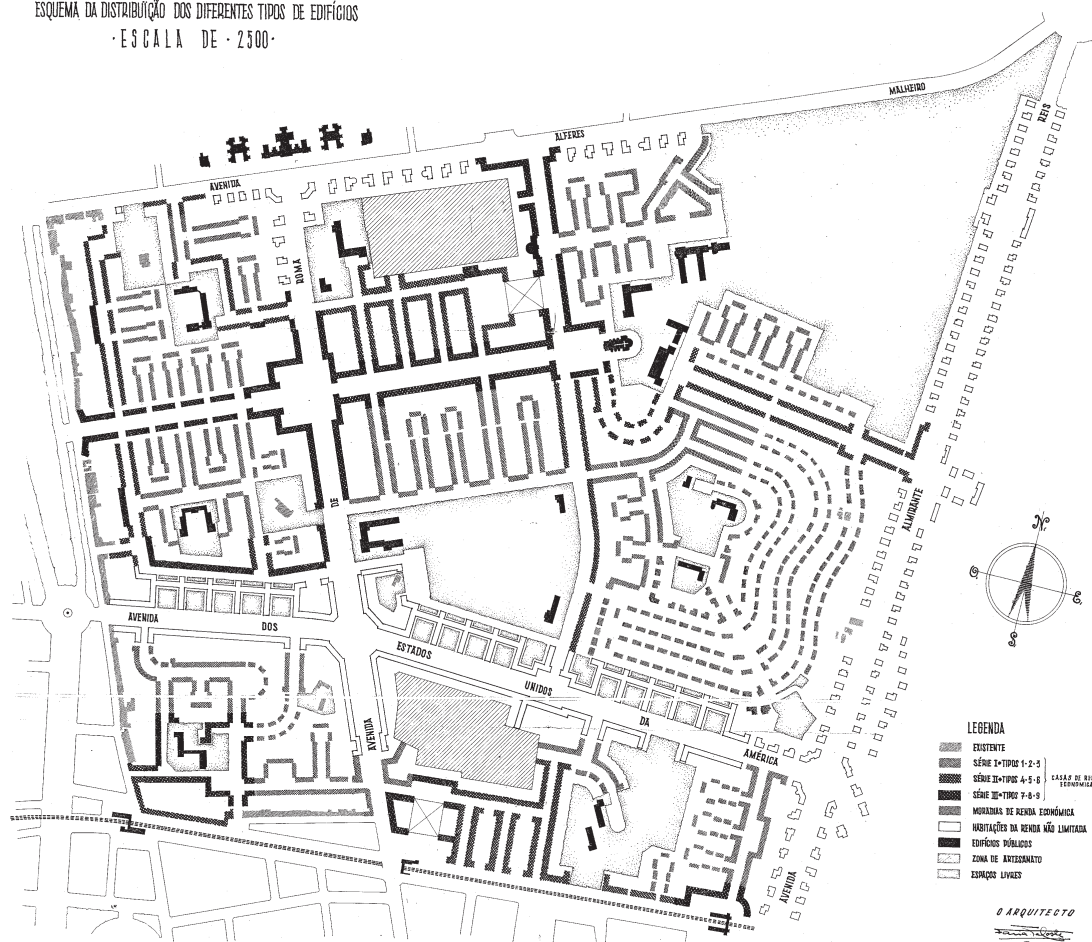


fig. 02.94 • “Perfis transversais-tipo” e “Esquema da distribuição dos diferentes tipos de edifícios” do “Plano de Urbanização da Zona a Sul da Av.^{da} Alferes Malheiro.” in COSTA, João Pedro, *Bairro de Alvalade, Um Paradigma no Urbanismo Português*, Livros Horizonte, Faculdade de Arquitectura – UTL, Lisboa, 2002. p. 34.

oito células separadas pelas principais artérias de circulação e agregadas em torno de um equipamento escolar, com cerca de 5.000 habitantes cada uma, não podendo as habitações distar mais de 500 metros da escola.⁴²²

A dimensão da área que era proposta para urbanizar, cerca de 230 hectares, e as carências habitacionais que continuavam a existir em Lisboa em meados da década de 1940 abriram caminho a uma variedade tipológica na habitação económica que tinha sido expressamente abandonada na década anterior, a habitação colectiva, e mesmo à inclusão de habitação de renda livre, tanto colectiva como individual. O plano contemplava assim a existência de um tecido edificado variado que contribuía para a sua maior complexidade mas também para a criação de uma imagem legível desta parte da cidade a partir da coordenação da hierarquia do edificado com a hierarquia dos espaços públicos do plano, como se pode observar por exemplo a partir do “*Esquema de utilização do solo*” ou do “*Esquema da distribuição dos diferentes tipos de edifícios*” e da sua relação com os “*perfis transversais tipo*” dos diferentes arruamentos, presentes nas peças desenhadas do Plano de Urbanização da Zona a Sul da Avenida Alferes Malheiro de 1945.⁴²³

241

Se nos centrarmos apenas na questão que respeita a presente dissertação, as ruas de Alvalade decorrem de uma hierarquização funcional da circulação que se traduz nas suas características morfológicas. João Pedro Costa identifica seis tipos de vias⁴²⁴ em Alvalade de acordo com a sua função e utilização prevista no plano de urbanização: *vias envolventes*; *via de atravessamento*; *vias estruturantes*; *vias de distribuição local*; *impasses habitacionais*; e finalmente *vias de circulação pedonal*. Podemos partir desta classificação de tipos hierárquicos de vias para a definição e caracterização dos nossos tipos morfológicos de ruas do Bairro Alvalade deste período: **avenidas envolventes**; **avenidas estruturantes**; **ruas de distribuição local**; **impasses habitacionais**; e **caminhos pedonais**.⁴²⁵

Assim, as *vias envolventes* correspondem a um conjunto de espaços lineares que marginam o bairro, nomeadamente o Campo Grande, antigo Campo 28 de Maio, a Avenida do Brasil, antiga Avenida Alferes Malheiro, a Avenida Gago Coutinho, antiga Avenida do Aeroporto e por vezes identificada no plano como o prolongamento da Avenida Almirante Reis. Apesar da coincidência do papel hierárquico que desempenham, cada um destes eixos de circulação corresponde a uma formalização específica. Se dificilmente podemos considerar o Campo Grande uma rua, essa classificação é indiscutível no caso das outras duas **avenidas envolventes**.

⁴²² COSTA, João Pedro, *Bairro de Alvalade, Um Paradigma no Urbanismo Português*, Livros Horizonte, Faculdade de Arquitectura – UTL, Lisboa, 2002. p. 29-35.

⁴²³ Reproduzidas em COSTA, João Pedro, *Bairro de Alvalade, Um Paradigma no Urbanismo Português*, Livros Horizonte, Faculdade de Arquitectura – UTL, Lisboa, 2002. pp. 33-34.

⁴²⁴ COSTA, João Pedro, *Bairro de Alvalade, Um Paradigma no Urbanismo Português*, Livros Horizonte, Faculdade de Arquitectura – UTL, Lisboa, 2002. pp. 147-157.

⁴²⁵ Pelas características morfológicas daquela que é identificada por João Pedro Costa como a via de atravessamento do plano de urbanização, a Avenida dos Estados Unidos da América, optámos por integrá-la não neste período, apesar do delineamento do seu traçado e mesmo de parte da ocupação edificada ter sido definido nesta década, mas sim nas ruas e avenidas “*modernas*” do período seguinte, aquando da sua urbanização e edificação dos edifícios que a acompanham e generalizaram a solução de ocupação e definição espacial que era prevista para o seu lado norte no plano: bandas de edifícios de habitação colectiva dispostos perpendicularmente ao eixo da avenida que geram espaços públicos ajardinados entre si.



fig. 02.95 • As avenidas envolventes do Bairro de Alvalade. Fotografias da Avenida do Brasil e Avenida Gago Coutinho. Arquivo Fotográfico de Lisboa. cotas: PT/AMLSB/AJG/I02142; PT/AMLSB/ARM/I00925; PT/AMLSB/SPT/S00433; PT/AMLSB/KPI/I00071.

No caso da Avenida Gago Coutinho, prolongamento do eixo radial da cidade conformado pela Avenida Almirante Reis até ao Areeiro, o perfil de 35 metros é composto por passeios laterais arborizados de seis metros de largura e plataformas de circulação rodoviária com nove metros, correspondendo a três faixas em cada sentido, ainda com um separador central arborizado de cinco metros de largura. No caso da Avenida do Brasil, o perfil é mais simples e tem uma largura de 25 metros composta por passeios laterais arborizados de seis metros e meio com uma plataforma central rodoviária de 12 metros que suporta duas faixas em cada sentido. Apesar do plano inicial prever o acompanhamento destes eixos maioritariamente por moradias de renda livre, com excepção dos cruzamentos com as vias estruturantes do bairro que teriam edifícios de habitação colectiva ou mistos também de renda não limitada, o desenvolvimento de estudos de pormenor autónomos ao longo das décadas que se seguiram à aprovação do plano gerou a diferenciação que existe não só entre ambas mas também ao longo do traçado da Avenida do Brasil, que suporta edificado de diferente natureza funcional e tipológica. Parte desta avenida consiste mesmo num tipo de rua que definimos integrar num tipo de ruas e avenidas “*modernas*” que tratamos mais adiante.

243

A partir destes dois elementos lineares podemos definir as características deste tipo de **avenidas envolventes** ao bairro de Alvalade. Assim, estas ruas têm um perfil transversal tendencialmente regular de 25 ou 35 metros, arborizado com alinhamentos de árvores sobre as plataformas pedonais e acompanhado por moradias unifamiliares de dois ou três pisos, no caso da Avenida Gago Coutinho, ou de grandes equipamentos e edifícios habitacionais e mistos com altura igual à largura da avenida, no caso da Avenida do Brasil. Curiosamente, apesar do papel importante que desempenham no sistema de circulação rodoviária como parte de eixos radiais e circulares da cidade, o somatório das plataformas pedonais e arborizadas é sensivelmente igual ao das plataformas viárias.

O nível hierárquico seguinte corresponde ao das *vias estruturantes internas* do bairro, nomeadamente a Avenida de Roma, a Avenida da Igreja e a Avenida do Rio de Janeiro, às quais funcionalmente podemos adicionar a Avenida Dom Rodrigo da Cunha embora morfologicamente a devamos desagregar deste conjunto⁴²⁶ e antes incluir nas ruas e avenidas “*modernas*”. Estes elementos lineares em conjunto com as vias envolventes e com a via de atravessamento cumprem a dupla função de estruturar a circulação principal e o traçado urbano de Alvalade enquanto definem os limites das próprias células das unidades de vizinhança.

Apesar das especificidades de cada um destes três elementos lineares, particularmente a altura e carácter do edificado que os acompanham,⁴²⁷ a necessidade de enquadrar a composição da fachada dos edifícios

⁴²⁶ Pelas mesmas razões que enunciámos para o caso da não integração da Avenida dos Estados Unidos da América nas ruas deste período.

⁴²⁷ Existem diferenças que decorrem dos distintos processos de projecto e edificação não só entre as distintas avenidas como também nas partes das distintas avenidas. Por exemplo no caso da Avenida da Igreja, que faz parte do traçado urbano projectado no plano e consiste num dos eixos directores do desenho urbano da parte norte do mesmo, alinhada axialmente com a igreja que pontua o seu topo nascente. Esta conforma-se como uma avenida arborizada, recta, que se desenvolve ao longo de quase mil metros, com duas partes distintas no seu curso longitudinal, para nascente e para poente da Avenida de Roma, que morfologicamente são o reflexo das células que margina e o resultado do programa previsto para os edifícios que a delimitam. Assim, entre o Campo Grande e a Praça de Alvalade, o perfil transversal da avenida, com cerca de trinta metros de largura, é limitado pelos projectos-tipo das Casas de Renda Económica de 4 pisos das células 1 e 2, da autoria de Miguel Jacobetty, desenvolvidos no seio da Direcção de Serviços de Urbanização e Obras da Câmara Municipal de Lisboa em 1945. Os passeios pedonais laterais são



fig. 02.96 • Alinhamentos e elementos focais das avenidas estruturantes do Bairro de Alvalade. (1:15.000).

fig. 02.97 • Elementos focais das avenidas estruturantes do Bairro de Alvalade:

a) Avenida de Roma; Fotografia do Monumento a Santo António na Praça de Alvalade Arquivo Fotográfico Municipal. Cota: PT/AMLSB/FDM/001673.

b) Avenida da Igreja. Fotografia da Avenida da Igreja. Arquivo Fotográfico Municipal. Cota: PT/AMLSB/PAS/001820.

nas regras definidas não apenas em relação à sua altura mas particularmente em relação às saliências da fachada pelo *Regulamento Geral da Construção Urbana*, de 1930 a 1950, e pelo *Regulamento Geral das Edificações Urbanas*, a partir de 1950, conferem alguma unidade à sua imagem urbana. Para além disso, existem algumas características morfológicas que são transversais a estes elementos e permitem identificá-los como as **avenidas estruturantes** do Bairro de Alvalade.

Assim, tanto a Avenida de Roma, cujo traçado é preexistente ao próprio plano, como a Avenida da Igreja e a Avenida do Rio de Janeiro, delineadas no contexto do *Plano de Urbanização da Zona a Sul da Avenida Alfêres Malheiro*, têm os seus traçados rectilíneos, ou composto por alinhamentos rectilíneos no caso da Avenida do Rio de Janeiro, alinhados a elementos focais de excepção, nomeadamente: a entrada do Hospital Júlio de Matos, a entrada do Laboratório Nacional de Engenharia Civil, a Igreja de São João de Brito, a estátua de Santo António e a torre da REN - Redes Energéticas Nacionais, elemento edificado de maior altura na Avenida dos Estados Unidos da América.

245

Em relação aos seus perfis transversais, a Avenida de Roma é a mais larga, com 40 metros de largura, enquanto as duas restantes têm menos 10 metros de largura. Apesar desta diferença, a conformação espacial destas avenidas estruturantes é conseguida a partir de mecanismos de composição similares como a continuidade das frentes edificadas e a arborização dos passeios laterais e, no caso da Avenida de Roma, do separador central, que independentemente das variações que existem nos projectos dos edifícios dotaram estes elementos de uma grande unidade de imagem, apenas interrompida pela excepionalidade dos espaços que correspondem às suas intersecções com outros elementos lineares estruturantes, nos quais se destacam o Largo Feitor Heitor Pinto, comumente conhecido como Praça da Igreja, a Praça de Alvalade e o cruzamento da Avenida de Roma com a Avenida dos Estados Unidos da América, que respectivamente correspondem a um progressivo afastamento do modelo de praça “tradicional” e de transição para uma composição do espaço da cidade moderna.

As **ruas de distribuição local** de Alvalade correspondem ao nível hierárquico inferior seguinte dos elementos lineares do plano e cumprem um papel de distribuição da circulação interna das células habitacionais.

O seu traçado é composto por tramos rectos com inflexões, com algumas excepções como na Célula 4 em que o traçado é sinuoso e ondula com a topografia, e atravessam a célula habitacional passando pelo equipamento escolar que invariavelmente é enquadrado por um espaço ajardinado. Comumente existe

parcialmente ocupados por pequenos jardins fronteiros aos edifícios e o centro da avenida suporta as faixas rodoviárias. No entanto, entre a Praça de Alvalade e o Largo Frei Heitor Pinto ou Praça da Igreja, a avenida é delimitada pelos edifícios de utilização mista, com lojas comerciais no piso térreo e habitação nos três pisos superiores, edificados a partir dos projectos-tipo das Casas de Renda Limitada desenhados por Fernando Silva entre 1947 e 1948. Os passeios laterais de dimensões generosas são arborizados e suportam uma diversidade de ocupações relacionadas pelas actividades comerciais limítrofes.

O desenho do cruzamento entre a Avenida de Roma e a Avenida da Igreja foi resultado de um projecto urbano específico, da autoria dos arquitectos Fernando Silva e Ruy D'Athouguia, que substituiu um estudo existente do arquitecto Miguel Jacobetty que por sua vez alterara o desenho original do plano de Faria da Costa. Idealizado e edificado a partir do início da década de 1960, o Largo Frei Luís de Sousa, actual Praça de Alvalade, reflecte os modelos urbanos e arquitectónicos em voga na altura, destacando-se nos desenvolvimentos regulares de ambas as avenidas e afirma o espaço excepional desta intersecção.



fig. 02.98 • Ruas de distribuição local. Fotografia.

fig. 02.99 • Impasses habitacionais. Fotografia.

fig. 02.100 • Caminho pedonal. Fotografia.

uma relação focal do alinhamento do traçado desta **ruas de distribuição local** com um elemento vertical de composição do edifício do equipamento nuclear de cada célula, como no caso da torre da escola primária da célula 2.

A distância entre as frentes habitacionais edificadas que limitam o seu perfil pode variar entre cerca de 15 até sensivelmente 20 metros, dependendo de cada caso específico, mas em regra existem perfis transversais de 17 metros de largura compondo um canal contínuo que pontualmente alarga apenas de um dos lados quando existem equipamentos ou espaços ajardinados. Na composição do perfil existem pequenas faixas ajardinadas fronteiras aos edifícios, com cerca de três metros e meio, que os separam da circulação pedonal dos passeios laterais, com cerca de dois metros de largura, e que suportam os alinhamentos de arborização quando esta existe, como na Rua Fernando Caldeira. Excepcionalmente os alinhamentos de arborização podem existir em caldeiras no passeio como na Rua António Patrício, no entanto, mesmo nesse caso permanecem as faixas ajardinadas adjacentes às fachadas aos edifícios. Deste modo, restam ainda cerca de cinco metros e meio para a passagem de veículos e estacionamento longitudinal numa plataforma viária central.

247

Na verdade apenas os cerca de dez metros que correspondem aos passeios pedonais laterais e faixa rodoviária central constituem o espaço público da rua, no entanto, os jardins adjacentes às frentes dos edifícios permitem uma percepção de maior amplitude do espaço do canal da rua, com excepção das ruas ladeadas por moradias unifamiliares em que os muros dos logradouros são mais altos como acontece na maioria das ruas da Célula 8.

Os **impasses habitacionais** correspondem ao mais baixo nível hierárquico das ruas de Alvalade onde ainda é possível ser feita a circulação automóvel, cumprindo portanto um papel complementar na distribuição do trânsito local. Apesar do seu perfil não ser substancialmente distinto das ruas de distribuição local, o seu traçado não tem continuidade e constitui um impasse rodoviário que alarga no seu término de modo a permitir estacionar e inverter a marcha. Estes elementos lineares relativamente segregados no contexto são muito comuns no Bairro de Alvalade, contando-se cerca de 25 impasses no seu traçado urbano, distribuindo-se estas ocorrências principalmente pelas células 1, 2, 5 e 8 e residualmente nas células 3, 4 e 7.

Apesar dos distintos estudos de pormenor que deram a configuração final do bairro, a imagem destes arruamentos é muito unitária, sendo decorrente das definições iniciais do plano de Faria da Costa, e também da legislação geral que a própria edificação tinha de respeitar, nomeadamente a altura das fachadas em relação à rua e a composição das saliências das fachadas imposta pelo *Regulamento Geral da Construção Urbana* em vigor entre 1930 e 1950.

Assim, estes impasses habitacionais são maioritariamente limitados lateralmente por edifícios habitacionais de 3 e 4 pisos e excepcionalmente por moradias unifamiliares, na célula 4. A distância entre as frentes edificadas oscila entre os 15 e os 20 metros, embora ronde em regra os 16 metros, no entanto os edifícios



fig. 02.101 • Sobreposição do contorno do traçado urbano do Bairro de Alvalade à topografia. (1:15.000).

têm sempre um estreito jardim/logradouro fronteiro, uma faixa contínua com cerca de três metros e meio, mas chegando em alguns casos aos cinco metros. Deste modo, o espaço público da rua pode ter uma largura de apenas seis metros e meio composta por estreitos passeios laterais com menos de um metro cada, deixando livre cerca de cinco metros para a circulação automóvel como no caso da Rua Rosália de Castro (célula 1) ou, na variante de jardins mais estreitos, passeios pedonais de pouco mais de dois metros com uma faixa de rodagem de cinco metros e meio, como na Rua António Andrade (célula 5).

O nível hierárquico mais baixo das ruas de Alvalade corresponde a um tipo de rua exclusivamente pedonal, o **caminho pedonal**. O propósito destes **caminhos pedonais** é o de servir um nível de circulação pedonal local interior a cada célula e desagregada das circulações viárias, colocando em relação os interiores de quarteirão habitacionais, os impasses e por vezes as ruas de circulação locais com os equipamentos. Constituem assim elementos de articulação pedonal transversais e complementares aos restantes espaços com o propósito de permitir um acesso pedonal facilitado e afastado do trânsito viário nas relações entre a habitação e o equipamento escolar polarizador de cada célula/unidade de vizinhança.

249

A partir dos **caminhos pedonais** que existem nas células 1, 2 e 5 podemos enunciar as suas características formais comuns. Assim, o traçado destes caminhos é transversal aos impasses que cruzam e pode desenvolver-se longitudinalmente ao interior do quarteirão, entre os logradouros traseiros dos edifícios de habitação, conduzindo aos espaços ajardinados de enquadramento dos equipamentos escolares ou a ruas de distribuição local dirigidas aos mesmos. O seu perfil é relativamente exíguo e nunca ultrapassa os três metros de largura, podendo ser constituído por um pavimento de calçada ou de lajes de betão, acompanhado ou não por uma faixa ajardinada, ladeado pelos muros e vegetação dos logradouros habitacionais.

A composição do traçado de conjunto do Bairro de Alvalade a partir destes diferentes tipos de elementos lineares, cuja hierarquia funcional é expressa na hierarquia morfológica que decorre das suas dimensões relativas e características do edificado que define e acompanha o seu traçado, resulta hierarquizado e legível na sua imagem global.

Assim, desde as mais amplas avenidas que delimitam e que estruturam o traçado do bairro até aos impasses e ainda aos caminhos pedonais, é definida uma estrutura arborescente assente sobre uma matriz ortogonal de composição adequada a preexistências e que também acolhe variantes projectadas, como o traçado ondulante da célula 4. Apesar de definirmos distintos tipos de arruamentos, existem características que são transversais na construção do espaço destas ruas. Neste contexto devemos lembrar um princípio de composição espacial que é utilizado tanto nas avenidas como nas ruas de distribuição local: o alinhamento do eixo do traçado da rua em relação a um elemento focal com o propósito de acentuar a perspectiva e contribuir para a sua caracterização. Para além deste princípio de composição, numa escala mais geral da composição do próprio traçado urbano reconhecemos a relação do próprio traçado com a topografia do sítio, elegendo os pontos de significado topográfico para estabelecer elementos significantes do traçado.



fig. 02.102 • Montagem das plantas que compõem a Planta da cidade de Lisboa em 1950. in <http://lxi.cm-lisboa.pt/lxi/>

Considerações sobre as ruas edificadas nas décadas de 1930 e 1940 em Lisboa

Podemos recorrer aos tipos de ruas que definimos e caracterizámos para tecer algumas considerações sobre as ruas edificadas em Lisboa ao longo destas décadas. Assim, parecem estabelecer-se duas famílias essenciais de ruas: aquelas que decorrem dos tipos de ruas que caracterizaram os períodos anteriores, maioritariamente edificadas pela iniciativa privada e na contiguidade do tecido urbano preexistente, e aquelas que decorrem de uma expansão programada da cidade com base na promoção pública de habitação formalizada em bairros de casas de renda económica relativamente autónomos do restante tecido urbano.

Ainda assim, apesar da abstracção geométrica e formalismo que caracterizou o desenho dos traçados de conjunto destes bairros habitacionais e a descontinuidade em relação à cidade existente à altura, existe na composição do traçado das ruas uma relação preferencial com preexistências topográficas e infraestruturais. Um princípio de adequação a preexistências edificadas e a traçados antecedentes por razões que nos parecem muitas vezes mais pragmáticas e económicas do que por opções conceptuais valorativas da preexistência como acontece nos casos excepcionais da Avenida da Torre de Belém, traçada em função do alinhamento da torre do mesmo nome com a ermida de São Jerónimo, ou da Avenida de Roma, elemento preexistente que estrutura o traçado do novo bairro, onde a utilização das preexistências como valores da composição dos traçados dos arruamentos é feita de modo exemplar.

251

02.3.12. A decomposição e a recomposição da rua em Lisboa [de meados até ao final do século XX]

A partir de meados do século passado a área edificada da cidade aumentou exponencialmente. Basta para isso compararmos a cartografia de 1904-1911 com a cartografia de meados do século (1948-1950) e com a cartografia do início do século XXI (2003) para se ter uma clara noção do facto. A definição dos períodos que elegemos para abordar as ruas com origem no século XX tiveram então que recorrer a uma metodologia semelhante à utilizada para os períodos anteriores, agregando tipologicamente os elementos segundo as suas influências culturais e características morfológicas sem que se perdesse a representatividade e a diversidade que se pretende tipificar, particularmente no que se refere à segunda metade do século XX.

Assim, partiu-se de um conjunto de operações consideradas mais significantes e representativas destes períodos para ilustrar as características morfológicas e os processos que estão na origem dos tipos de ruas que depois se estabelecem para cada período de desenvolvimento urbano. Ensaia-se deste modo uma solução de compromisso com o propósito de não comprometer a exequibilidade da elaboração do arquivo e sequente quadro tipo-morfológico das ruas, que se pretende parcimonioso até tendo em conta a sua utilidade, e de não empenhar a essencial representatividade da diversidade de tipos analíticos e interpretativos da relação entre a diversidade morfológica e o período de origem de cada rua.

Ao longo da segunda metade do século XX existiram múltiplas influências culturais sucessivas na edificação da cidade de Lisboa e por consequência na edificação das suas ruas, resultado da própria riqueza e rapidez de sucessão de paradigmas arquitectónicos e urbanos na cultura internacional e que tiveram



fig. 02.103 • Traçado urbano da cidade de Lisboa em 2010.

reflexo também em Portugal. Se a maior distância temporal ameniza as diferenças que observamos nos períodos mais remotos, por essa razão tratou-se de encontrar um modo de amenizar as diferenças que sentimos de modo mais evidente nos últimos cinquenta anos pela sua maior proximidade ao momento presente. Ao considerarmos este um único período não se pretende abstrair as especificidades de cada momento que pode ser isolado, mas, também não se pretendeu, pela proximidade temporal destas últimas décadas, exagerar o número de períodos à medida que nos aproximamos do presente, sobrevalendo-o.

O contexto urbanístico da década de 1950 em Lisboa

Em 1948, o I Congresso Nacional dos Arquitectos, realizado em Lisboa, abriu o debate entre duas posturas ideológicas distintas em relação à cidade: de um lado uma posição mais conservadora e tradicionalista, que subscrevia o urbanismo promovido pelo Estado Novo, e do outro uma postura vanguardista que recuperava a herança modernista das décadas de vinte e trinta, defensora do racionalismo e funcionalismo postulados na Carta de Atenas pelo Movimento Moderno, e questionava abertamente as opções e preferências arquitectónicas e urbanas do regime.⁴²⁸ Foi também nesse ano que o *Plano Director de Urbanização de Lisboa*, coordenado por Etienne De Gröer, foi terminado, facto também significativo neste contexto por ser o primeiro instrumento urbanístico que aplicou um zonamento funcional ao território da cidade e introduziu princípios de limitação do seu desenvolvimento urbano.⁴²⁹

Essa nova geração de arquitectos protagonizou algumas das mais emblemáticas realizações urbanas em Lisboa logo a partir do ano seguinte e ao longo da década de cinquenta.⁴³⁰ São exemplos disso o Bairro das Estacas,⁴³¹ desenhado a partir de 1949 por Formozinho Sanchez e Ruy Jervis d'Athouguia ou os “Blocos Residenciais da Avenida da Igreja, junto à Avenida do Aeroporto”, que correspondem aos edifícios habitacionais que acompanham a Avenida Dom Rodrigo da Cunha, com projecto de 1949 assinado por Joaquim Ferreira. Também em Alvalade, os edifícios projectados por Filipe Figueiredo e José Segurado, resolveram de modo inovador, e com uma imagem nitidamente filiada nos princípios do Estilo Internacional, o encontro da tradicional Avenida de Roma com a moderna Avenida Estados Unidos da América, cujo lado norte, desenhado por Manuel Laginha, Pedro Cid e Vasconcelos Esteves em 1955,⁴³² era composto por bandas perpendiculares ao traçado automóvel elevadas do chão que libertavam o nível térreo para a livre circulação pedonal. No mesmo ano e num outro contexto urbano da cidade, o conjunto da Avenida Infante Santo,⁴³³ elaborado pela equipa de Pessoa, Gandra e Manta e, já em 1958,

⁴²⁸ “1948 marca, em Portugal, um período de intenso debate sobre o exercício da arquitectura e sobre a consequente actuação na cidade e no território. Corresponde à triste e acanhada versão nacional do fulgor da recuperação do pós-guerra, corresponde à tomada de consciência, por parte de uma nova geração de arquitectos, do fortíssimo compromisso ideológico e estratégico que subjaz à utilização dos modelos deste modernismo mais maduro.” BAN-DEIRINHA, José António, “Cem anos de arquitectura no Centro de Portugal” in IAPXX, Ordem dos Arquitectos, 2006.

⁴²⁹ CAMARINHAS, Catarina, *L'Urbanisme de Lisbonne. Eléments de théorie appliquée*, dissertação de Doutoramento em Aménagement et Urbanisme, na Université Paris IV - Sorbonne, Paris, defendida em Junho de 2009.

⁴³⁰ TOSTÕES, Ana, *Os Verdes Anos na Arquitectura Portuguesa dos anos 50*, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, Porto, 1997.

⁴³¹ Premiado na Bienal de São Paulo e Prémio Valmor e Municipal de Arquitectura em 1954.

⁴³² Prémio Municipal Valmor e Municipal de Arquitectura em 1957.

⁴³³ Prémio Municipal Valmor e Municipal de Arquitectura em 1956.

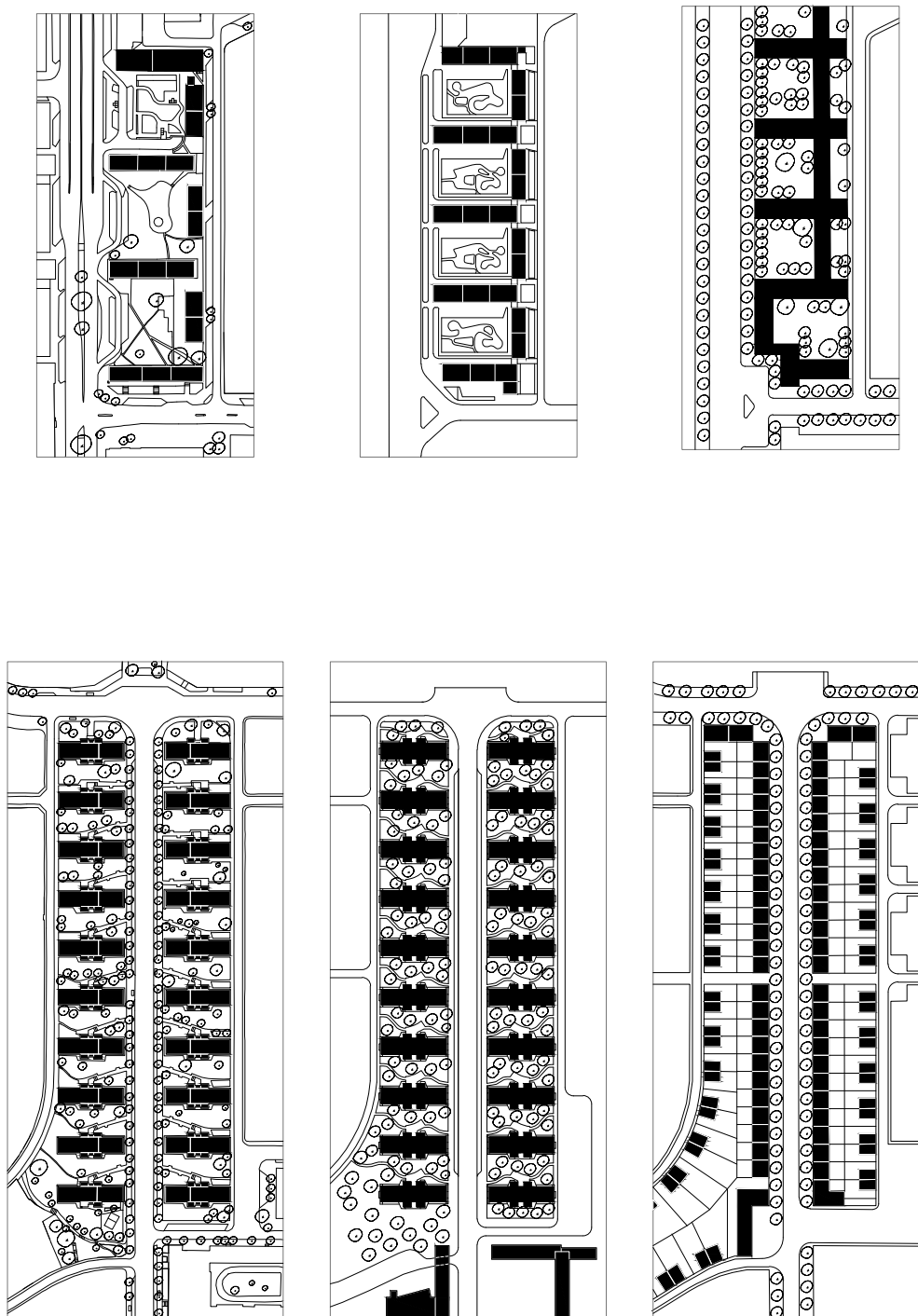


fig. 02.104 • “Variantes sobre o quarteirão moderno em Alvalade” in COSTA, João Pedro, “O Quarteirão, Elemento experimental no desenho da cidade contemporânea” in DIAS COELHO, Carlos (coord.) et alli, *Cadernos de Morfologia Urbana*, vol. I - Os Elementos Urbanos, Argumentum, Lisboa, 2013.

o conjunto da Avenida do Brasil, projectado por Jorge Segurado mostram o modo como a produção urbana em Lisboa, nas realizações integradas em renovações ou novas áreas da cidade, ia ao encontro dos ideais modernos internacionais.

As ruas e avenidas “modernas”

Quando tratámos os tipos de ruas do Bairro de Alvalade referimos alguns arruamentos que propositalmente não abordáramos nesse capítulo por constituírem casos que, devido às suas características morfológicas, optámos por incluir neste tipo de ruas e avenidas “modernas”, independentemente de terem sido idealizadas desse modo logo no plano de Faria da Costa ou de terem sido redesenhadas nos estudos de detalhe que conduziram à sua realização.⁴³⁴ É essencialmente a partir de alguns desses elementos e também da parte da Avenida Infante Santo conformada pelo conjunto de edifícios desenhado por Segurado, Gandra e Manta que podemos inferir as características de um tipo de ruas que se edifica ao longo da década de 1950 e posteriores e coexistiu com a edificação de arruamentos que se integram nos tipos definidos em períodos anteriores.

255

No conjunto de edifícios que marginam e definem o espaço da Avenida Dom Rodrigo da Cunha foi pela primeira vez ensaiada uma solução tipológica da torre moderna no país⁴³⁵ com quatro fogos por piso que se agregam em torno de uma caixa de escadas central, com quatro pisos habitacionais e um terraço colectivo que permite, por exemplo, estender roupa. A solução da implantação dos blocos residenciais perpendicularmente ao eixo da rua, na altura entendida como parte da Avenida da Igreja entre as suas traseiras e a avenida que conduzia ao aeroporto, permitia a criação de espaços públicos ajardinados entre os mesmos e foi concertada com Faria da Costa, alterando os quarteirões tradicionais previstos no plano de urbanização. Desse modo, este projecto permitia solucionar a questão do abandono dos logradouros privados que se verificou nas primeiras casas de rendas económicas e também dotou a rua de uma maior amplitude espacial, que se traduz em insolação e arejamento, enquanto procurava uma melhor orientação solar do próprio edificado,⁴³⁶ características caras ao contexto internacional da cultura urbana de influência moderna que se fazia sentir.

O contemporâneo Bairro das Estacas, consiste também numa transformação da implantação dos quarteirões tradicionais previstos no plano aprovado em 1945. Neste caso, não só os dois quarteirões são transformados em quatro bandas de edifícios como se elevam sobre *pilotis*, permitindo a permeabilidade pedonal e visual entre os vários espaços ajardinados e arborizados que foram concebidos entre os blocos habitacionais, e apresentam espaços comerciais nos seus topos. A conformação da actual Rua Antero de

⁴³⁴ A propósito da evolução das soluções arquitectónicas para os quarteirões do Bairro de Alvalade em maior detalhe pode ser consultado COSTA, João Pedro, “O Quarteirão. Elemento experimental no desenho da cidade contemporânea” in DIAS COELHO, Carlos (coord.) et alii, *Cadernos de Morfologia Urbana - Os Elementos Urbanos*, n.º 1, Argumentum, Lisboa, 2013.

⁴³⁵ TOSTÕES, Ana, “Alvalade, uma Experiência Pioneira de Habitação Colectiva. Quando a Habitação É Capaz de Fazer Cidade.” in *Jornal Arquitectos*, n.º 204, A Questão do Alojamento I, Ordem dos Arquitectos, Lisboa, Janeiro/Fevereiro 2002.

⁴³⁶ COSTA, João Pedro, *Bairro de Alvalade, Um Paradigma no Urbanismo Português*, Livros Horizonte, Faculdade de Arquitectura – UTL, Lisboa, 2002. pp. 96-99.

Figueiredo é feita num dos lados pelas empenas cegas destes edifícios e do lado norte por uma frente contínua de edifícios com varandas rasgadas no sentido do comprimento da fachada, o que acentua a profundidade visual dos canais ajardinados que se estendem até à linha de cintura do caminho de ferro. Desse modo constitui-se um perfil assimétrico em que um dos lados da rua é definido pelos topos dos blocos habitacionais onde no plano existiam as frentes edificadas de dois quarteirões, transformando assim o espaço da rua, abrindo-a aos jardins que se estendem entre os edifícios desenhados por Formozinho Sanchez e Ruy Jervis d'Athougua.

De todos estes elementos que enumerámos, a Avenida dos Estados Unidos da América é aquele que tem a maior expressão no traçado da cidade. Consiste num elemento urbano linear importante na estrutura e imagem do Bairro de Alvalade, formalizando limites entre células de vizinhança do bairro, e, no contexto da cidade, é parte de uma das vias rodoviárias circulares de Lisboa que se prolonga para poente na Avenida das Forças Armadas, e para nascente na Avenida Marechal António de Spínola.

A avenida desenvolve-se entre a Avenida Gago Coutinho e o extremo sul do Campo Grande e tem um traçado rectilíneo que inflecte no cruzamento com a Avenida de Roma, no ponto mais alto do seu percurso, onde o trânsito das duas avenidas passa desnivelado desde a construção do viaduto projectado por Edgar Cardoso, na década de 1970.

Devido às características do edificado que a margina, a avenida tem limites que nem sempre acompanham os limites do eixo rodoviário. Apesar de algumas variações, em particular no encontro e cruzamento com outros arruamentos importantes, existe um predomínio regente dos blocos habitacionais de 11 ou 12 pisos perpendiculares ao eixo da avenida, com o piso térreo livre e distantes cerca de 50 metros entre si, intercalados por blocos habitacionais de 5 pisos paralelos ao eixo da avenida mas recuados cerca de 50 metros do limite do passeio, criando quadriláteros ajardinados com o propósito de afastar e proteger as habitações do trânsito rodoviário intenso.

Integrada no Plano de Urbanização da Zona a Sul da Avenida Alferes Malheiro, datado de 1945, a Avenida dos Estados Unidos da América teve as suas margens edificadas maioritariamente ao longo das décadas de 1950 e 1960 sobre o traçado anteriormente concebido pela equipa de Etiënne De Groer no Plano Director de Urbanização de Lisboa, entre 1938 e 1948, como uma grande avenida de circunvalação que incluía também o traçado da actual Avenida das Forças Armadas. Os projectos dos conjuntos edificados que marginam a avenida referenciaram-se aos princípios do Movimento Moderno e alteraram parte da proposta presente no plano de Faria da Costa que contemplava já uma implantação do edificado perpendicular à via automóvel no lado norte da avenida. Assim, quer os edifícios do cruzamento com a Avenida de Roma quer os edifícios do lado sul da avenida são projectados alterando a mais tradicional implantação inicial através da procura de orientações solares mais favoráveis e alguma independência e protecção em relação ao traçado do importante eixo rodoviário.⁴³⁷

⁴³⁷ COSTA, João Pedro, *Bairro de Alvalade, Um Paradigma no Urbanismo Português*, Livros Horizonte, Faculdade de Arquitectura – UTL, Lisboa, 2002. pp.106-123.

Ao longo do tempo, o aumento da circulação rodoviária geral enfatizou o seu papel de via de circunvalação da cidade, o que tem prevalecido como função no espaço central da avenida. Os espaços ajardinados laterais, entre os edifícios, têm sido apropriados por algumas utilizações de lazer potenciadas pela proximidade das habitações, mas consistem essencialmente em espaços de enquadramento e desafogo visual, agindo como almofadas vegetais para amortecimento do impacto da infraestrutura rodoviária em relação ao edificado.

A qualidade arquitectónica da maioria dos seus edifícios, a clareza e adequação do seu traçado e desenho urbano e a resolução de excepção do cruzamento com a Avenida de Roma, que articula as escalas de ambas as avenidas, aliadas à integração funcional da circulação geral num canal marginado por usos locais, contribuíram para que a Avenida dos Estados Unidos da América seja um elemento urbano reconhecível para moradores e visitantes, importante na articulação e transição entre a escala do bairro e a escala mais cosmopolita da cidade.

257

Um papel funcional semelhante no sistema de circulações viárias da capital é desempenhado pela Avenida Infante Santo cujo traçado consiste ainda numa herança de um projecto de Ressano Garcia de 1894, que tinha por objectivo ligar a Praça da Basílica da Estrela à Avenida 24 de Julho prolongando a Rua Tenente Valadim. Apesar desse primeiro projecto, o prolongamento “moderno” da Avenida Infante Santo desde o cruzamento com a Rua de Santana à Lapa até à Avenida 24 de Julho, demolindo um troço do aqueduto e os edifícios do primitivo quartel da Cova da Moura e escavando um túnel sob a Calçada da Pampilha só veio a ser realizado no final da década de 1940 e arranque da década de 1950, estando presente nos traçados de circunvalação da cidade propostos no Plano Director de Urbanização de Lisboa aprovado em 1948.

Na parte da avenida conformada pelo conjunto projectado por Alberto Pessoa, Hernâni Gandra e João Abel Manta, foi explorada a imagem “moderna” da disposição dos blocos de habitação perpendicularmente ao traçado num dos lados da mesma, sobrepondo-os a um embasamento ocupado por espaços comerciais que acompanham a frente da avenida, aproveitando de modo singular as condicionantes topográficas do sítio. Talvez uma das maiores qualidades urbanas do projecto deste conjunto que define a avenida seja mesmo a capacidade de relacionar a abstracção racionalista do Movimento Moderno com as características específicas de Lisboa, particularmente a sua topografia. No projecto existiu mesmo a capacidade de incluir elementos da cidade tradicional de Lisboa como as escadinhas e os azulejos,⁴³⁸ aqui reinterpretados nos painéis cerâmicos e nas escadas que vencem o desnível entre o passeio da avenida e os jardins que sustentam as bandas habitacionais sobre o grande embasamento.

O que nos faz considerar estes elementos ainda como ruas, apesar da fragmentação espacial dos seus limites laterais, é sobretudo a reciprocidade na composição do edificado e do traçado da rua, ou seja, o edificado ainda não é completamente independente do canal espacial e de circulação que define e vice-

⁴³⁸ Conforme afirma Ana Tostões a propósito deste conjunto urbano: “A radicalidade moderna confirmava a sua competência e a sua capacidade de proporcionar continuidade à cidade, constituindo uma boa operação na cidade tradicional” in TOSTÕES, Ana, “O legado dos “verdes anos cinquenta”. Permanência e mudança da arquitectura portuguesa do pós-guerra à revolução” in Revista 2G, n. 20, *Arquitectura Portuguesa - uma nova geração*, Barcelona, 2001. pp. 131 - 143.



fig. 02.105 • Fotografias da Avenida Infante Santo no final da década de 1950. Arquivo Fotográfico Municipal. Cotas: PT/AMLSB/ARM/I00342; PT/AMLSB/MMJ/S00104.

fig. 02.106 • Fotografias da construção da Avenida dos Estados Unidos da América. Arquivo Fotográfico Municipal. Cotas: PT/AMLSB/JBN/004664; PT/AMLSB/ARM/I00441.

fig. 02.107 • Fotografias do Bairro das Estacas recém edificado. Arquivo Fotográfico Municipal. Cotas: PT/AMLSB/SAL/S01010; PT/AMLSB/SER/S01011.

versa. Deste modo, estes casos que enumerámos constituem ainda um tipo de rua que convencionámos nomear **ruas e avenidas “modernas”** e apenas na década seguinte toda uma grande expansão da cidade seria concretizada mais de acordo com a Carta de Atenas.

As **ruas e avenidas “modernas”** caracterizam-se então pelos traçados rectilíneos ou compostos a partir da sucessão articulada de segmentos rectos que são acompanhados por edifícios que se dispõem perpendicularmente ao eixo da via, ou excepcionalmente de modo oblíquo com em parte da Avenida dos Estados Unidos da América, que acabam por reforçar o eixo de composição espacial do traçado da rua. Em todos os casos, apesar da fragmentação do quarteirão em blocos lineares com autonomia e independência, existe então sempre um princípio de composição do espaço da rua a partir desta disposição dos blocos edificados que pode acontecer de ambos os lados da rua ou apenas num dos lados, criando composições assimétricas mais tensas e dinâmicas como na Avenida Infante Santo.

Os espaços entre o edificado que resulta dessa implantação são invariavelmente projectados como jardins e caminhos pedonais, de composição mais ou menos sinuosa, que nos casos mais evoluídos comunicam entre si sob os edifícios quando estes se elevam sobre *pilotis*.

259

Apesar da maioria destes casos corresponder a projectos de conjuntos urbanos que marginam ou abraçam canais de circulação rodoviária com alguma importância no contexto da cidade de Lisboa como a Avenida dos Estados Unidos da América, o caso da Rua Antero de Figueiredo, parte do Bairro das Estacas, atesta a ocorrência deste tipo de rua em arruamentos de serviço local na hierarquia da circulação. Ainda assim, são elementos em que o papel infraestrutural de suporte à circulação rodoviária é geralmente predominante.

As variantes ao tipo genérico destas **ruas e avenidas “modernas”** incluem, ao nível da diversidade do edificado, elementos construídos que variam entre os 4 e os cerca de 12 pisos de altura, em que o piso térreo pode ser completamente livre, com excepção das entradas, como sucede na Avenida dos Estados Unidos da América ou nos blocos da cota superior da Avenida Infante Santo, parcialmente ocupado com comércio, como no Bairro das Estacas, ou totalmente edificado e ocupado com habitação, como nos edifícios que acompanham a Avenida Dom Rodrigo da Cunha.

O tipo de ocupação ensaiada nestas primeiras realizações de feição “moderna” acabaram por influenciar a produção posterior de conjuntos urbanos que pontualmente acompanham alguns eixos importantes de mobilidade da cidade, como por exemplo junto à Estrada da Luz entre a Rua dos Soeiros e a Rua Lúcio de Azevedo. No entanto são invariavelmente conjuntos de dimensão relativamente contida que apenas numa parte do traçado do arruamento o caracterizam conforme o tipo que descrevemos, particularmente a disposição do edificado perpendicularmente ao traçado e a inclusão de espaços pedonais e ajardinados entre os volumes edificados.

Apesar da relativa independência entre o edificado e o traçado da rua, nas **ruas e avenidas “modernas”**

existe ainda um perfil transversal que sustenta a diversidade de acontecimentos e funções que tradicionalmente se encontram na rua. Mesmo a composição do edificado que acompanha e define estas avenidas decorre directamente da sua posição em relação ao eixo do arruamento. Esta invariavelmente consiste em composições ortogonais ao eixo da rua, e mesmo quando as bandas habitacionais não se abrem ao espaço da rua, as frentes térreas dos edifícios que marginam o passeio são ocupadas por funções comerciais que gozam dessa posição privilegiada de contacto com quem passa.

Mais do que entendê-los como espaços formais de transição entre a rua e a sua negação, entendem-se estas composições espaciais estruturadas por um eixo central de circulação como um tipo específico de rua que decorre de uma síntese formal com qualidades plásticas e urbanas reconhecidas que não nega a natureza múltipla e complexa da rua, antes integra princípios e ideias que poderiam parecer antagónicos e inconciliáveis numa leitura estrita dos princípios urbanos defendidos na Carta de Atenas.

A negação da rua em Lisboa.

Em Lisboa, durante a década de 1960, assistiu-se à elaboração, pelo Gabinete Técnico de Habitação da Câmara Municipal de Lisboa, de grandes intervenções que configuraram expansões informadas por modelos urbanos distintos como o *Plano de Urbanização dos Olivais Norte*, o *Plano de Urbanização dos Olivais Sul* e o *Plano de Urbanização de Chelas*. Apesar das suas diferenças partilham a característica de recusarem no seu desenho urbano a existência de ruas.⁴³⁹

Os *Planos de Urbanização dos Olivais*,⁴⁴⁰ consistiram em expansões habitacionais da cidade,⁴⁴¹ que tomaram como referência os princípios enunciados na Carta de Atenas embora reflectindo as contribuições das experiências escandinavas de maior integração com o sítio e a natureza. No caso dos Olivais Norte com um desenho formalmente mais regrado, assente na repetição e no paralelismo das massas edificadas, bandas e torres, dispostas sobre a topografia de acordo com a orientação solar preferencial e no caso dos Olivais Sul acusando de modo mais evidente a organização celular, em que são mais notórias as variantes tipológicas ensaiadas pelas distintas equipas de arquitectos que as projectaram, mas sempre com o equipamento colectivo isolado e as unidades celulares articuladas por uma rede viária hierarquizada e independente da forma do espaço resultante da implantação mais ou menos atomizada do edificado.

Assim, a forma da cidade foi composta a partir da implantação livre e independente dos seus elementos construídos singulares, tomando como pressupostos compositivos a sua relação com o sítio físico, com a paisagem, criando uma estrutura espacial descontínua e fragmentada do resto da cidade. Com excepção

⁴³⁹ Como veremos a recusa é mais forte nuns casos do que noutros e mesmo nos Olivais Norte existe um caso de um canal de circulação acompanhado por bandas edificadas que o limitam lateralmente e conformam uma rua apesar da separação das circulações viárias e pedonais e do afastamento e desnivelamento dos edifícios.

⁴⁴⁰ O *Plano de Urbanização dos Olivais* foi coordenado pelo arquitecto José Rafael Botelho, depois apoiado por Celestino Castro, Silva Dias e Carlos Duarte.

⁴⁴¹ Estes conjuntos maioritariamente habitacionais desenvolvidos em sucessivas fases, estudadas a partir de 1955, foram enquadradas tanto pelos estudos para o *Plano Director de Urbanização de Lisboa* desenvolvidos na década de cinquenta como pelo Decreto-Lei n.º 42.454, promulgado em 1959, que estabeleceu as condições e apoios para os municípios promoverem habitação social com rendas controladas.

da singular composição urbana em que as bandas habitacionais⁴⁴² edificadas em paralelo conformam o espaço canal da Rua Sargento Armando Monteiro Ferreira, no extremo nascente dos Olivais Norte, em que apesar da separação de circulações estas se mantêm no mesmo canal espacial, nos planos para os Olivais foi assumida a recusa do modelo da “*rua-corredor*” informado pelos ideais urbanos do Movimento Moderno. Este facto leva ao ensaio de soluções em que conscientemente se anula a rua enquanto elemento de composição do espaço urbano. Deste modo, o espaço da rua e as suas funções são fragmentadas, decompostas e atomizadas, o canal espacial característico da rua é inexistente e a separação das funções e actividades humanas que acontecem no espaço público reduzem a própria complexidade das relações que podem existir no mesmo, passando a existir espaços com dedicações funcionais estritas racionalmente programados para tal.

O *Plano de Urbanização de Chelas*,⁴⁴³ desenvolvido a partir de 1962 e até 1964, baseava-se na definição de um centro linear que se alongava, teoricamente, a todos os núcleos habitacionais do plano. As funções excepcionais da cidade agregavam-se às linhas de melhor acessibilidade e estas comunicavam com a macro estrutura viária da cidade.

261

O desenho urbano de Chelas marcou a inicial revisão do urbanismo moderno em Portugal através da recriação das formas urbanas e tipologias arquitectónicas tradicionais da cidade, embora conformadas por edifícios ainda fortemente marcados pela estética moderna. Apesar de neste conjunto urbano existir já uma reflexão projectual que reage à abstracção formal moderna, as “*faixas*” e “*zonas lineares de vida urbana intensa*” programadas no plano são descontínuas e dependentes dos grandes objectos arquitectónicos que conformam os espaços. Apesar de existir o ensaio formal de espaços cujo traçado tende para a constituição de um canal linear, estes configuram-se como corredores parciais entre o edificado ou como amplas faixas de circulação com limites descontínuos. Para além disso, apesar das qualidades arquitectónicas dos edifícios, característicos de um período experimental ligado ao habitar colectivo, a separação entre cada parte das zonas do plano resulta numa composição urbana fragmentada.

Apesar destes conjuntos urbanos serem intervenções que se distanciam nas influências culturais e mesmo na especificidade da sua materialização, considerámos a sua agregação por serem representativas de conjuntos urbanos com traçados de características fragmentárias e residuais. A natureza residual do traçado urbano, provocada pela livre implantação das massas edificadas na paisagem, decorre do que Colin Rowe e Fred Koetter⁴⁴⁴ consideraram um dos dogmas menos admitidos e mais visíveis do Movimento Moderno: todo o espaço exterior deve ser propriedade pública, ou pelo menos colectiva, acessível a todos. A configuração do espaço resultante deste processo de implantação livre e atomizada das massas edificadas é a negação da rua conforme a entendemos e definimos. Aqui não existem ruas.

⁴⁴² Projecto de João Braula Reis e João Matoso. TOUSSAINT, Michel, “*Edifícios de Habitação (em banda)*” in Toussaint, Michel et alii, *Guia de Arquitectura de Lisboa 1948-2013*, A+A Books, Lisboa, 2013, p. 319.

⁴⁴³ O *Plano de Urbanização de Chelas* foi coordenado pelos arquitectos Francisco Silva Dias, José Rafael Botelho e João Reis Machado.

⁴⁴⁴ ROWE, Collin, KOETTER Fred, *Collage City*, The MIT Press, Cambridge, Massachusetts, 1978.

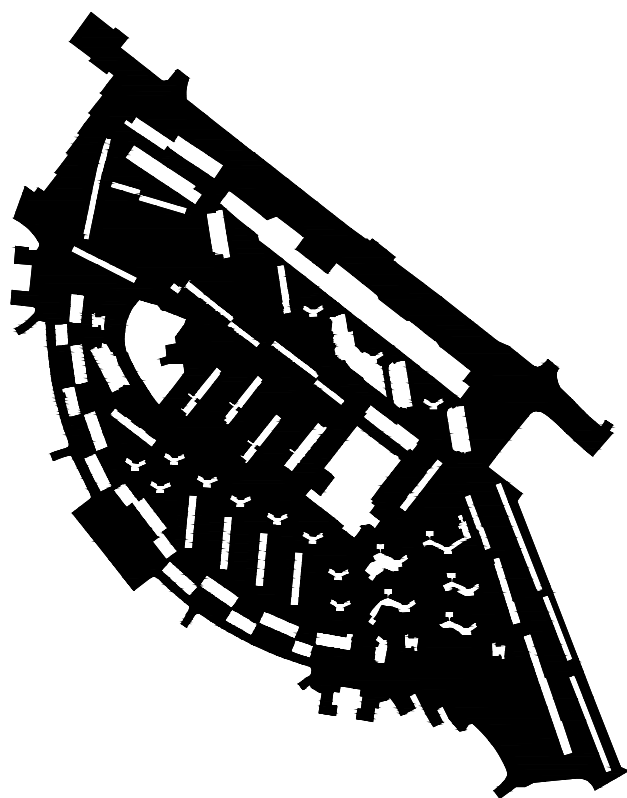
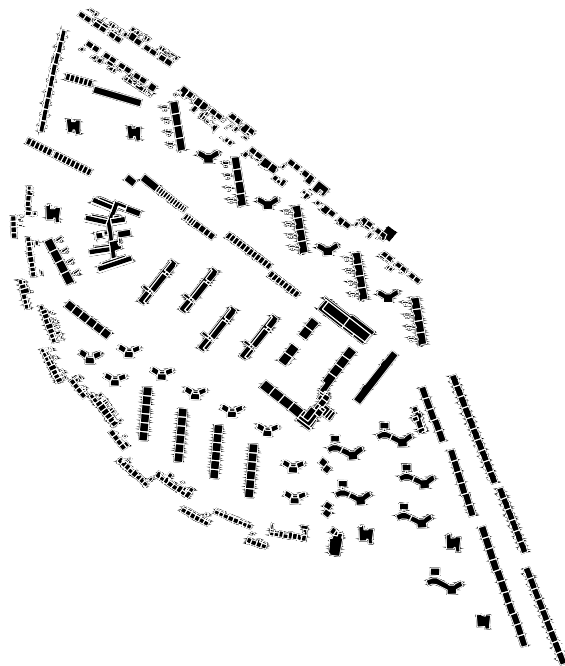
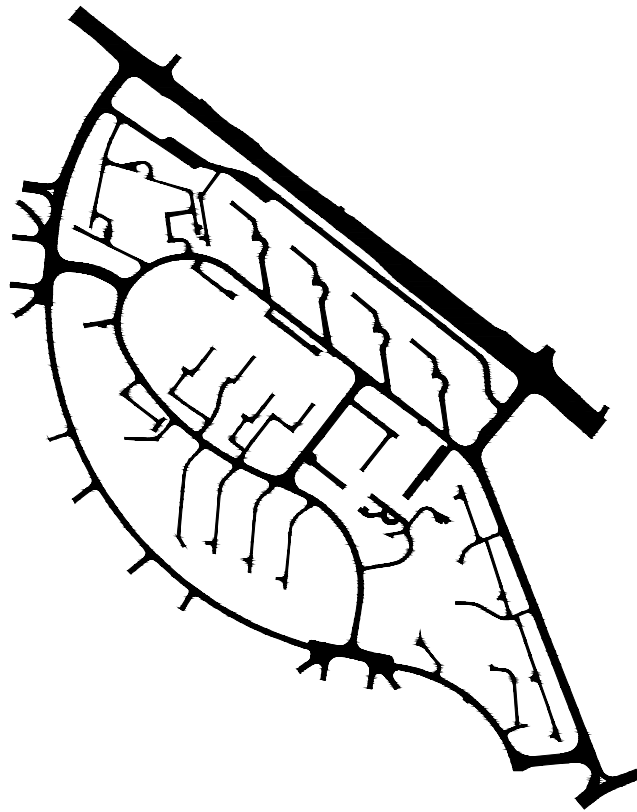


fig. 02.108 • Decomposição dos Olivais Norte: traçado urbano; vias; edificado. (1:10.000)



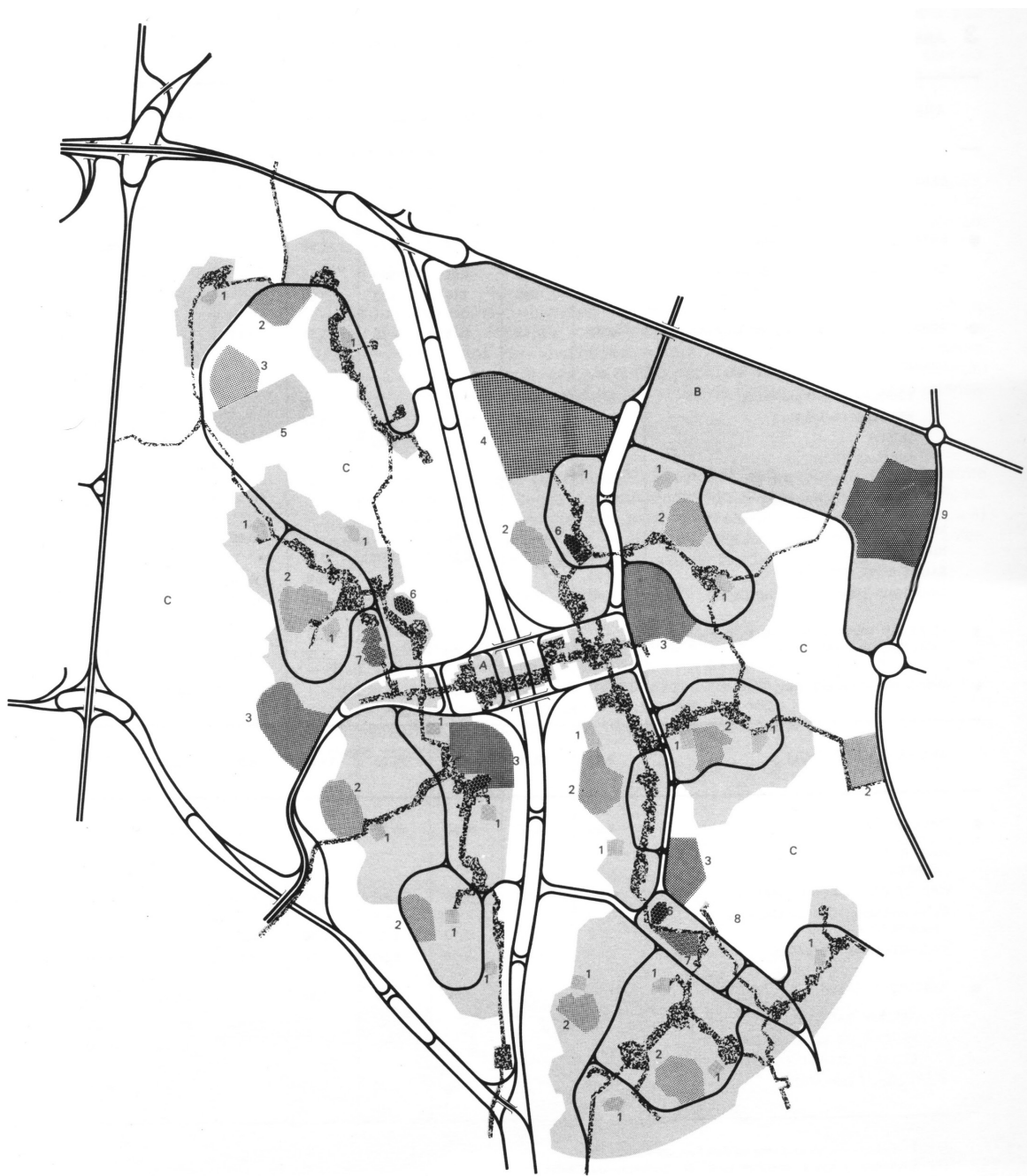


fig. 02.109 • Chelas.

a) Esquema geral do plano de urbanização de Chelas in *Habituação social na cidade de Lisboa, 1959-1966*, GTH-CML, 1967, p. 71.

Para além dos tipos de ruas já definidos anteriormente e tendo em conta as características morfológicas destas operações urbanas e seus resultados, justifica-se a opção pela inexistência de um tipo de rua deste período, particularmente enquanto tipo representativo de conjuntos urbanos em que o espaço público é a negação da rua.

A recomposição da rua no último terço do século XX em Lisboa

A recomposição da rua que se assiste nas propostas urbanas a partir da década de 1960 em Lisboa é uma expressão física na forma da cidade edificada de uma reflexão teórica em linha com as reflexões críticas e os projectos elaborados no panorama internacional por oposição às realizações urbanas de influência Moderna que tinham pautado as décadas anteriores.

A oposição aos princípios urbanos do Movimento Moderno, tanto aquela que emana da revisão crítica interna feita pelo Team X, a partir do CIAM de 1953, como a crítica mais dura feita por Jane Jacobs e expressa no seu livro *The Death and Life of Great American Cities*,⁴⁴⁵ publicado em 1961, e depois por autores como Robert Venturi ou Aldo Rossi,⁴⁴⁶ que também tiveram expressão na actividade prática enquanto arquitectos, são representativos de um mesmo questionar e de uma procura de caminhos alternativos para a cidade e para a arquitectura.⁴⁴⁷

265

A falência das propostas urbanas funcionalistas baseadas na acumulação de elementos autónomos soltos no espaço conduziram em algumas das suas revisões à recuperação do quarteirão como elemento de estruturação do espaço privado da cidade e à composição da cidade a partir da estrutura do seu espaço público, recorrendo à recuperação dos seus elementos tradicionais de composição como a praça ou a rua. Características particularmente visíveis por exemplo nas propostas escritas e desenhadas de Rob e Léon Krier que acompanham a crítica ao funcionalismo estrito e ingénuo e tentam recuperar um sentido do lugar a partir da (re)introdução dos conceitos de monumento e de tipo recuperados na *Arquitectura da Cidade*.

Em relação a Lisboa, a partir do ensaio feito em Chelas, cuja realização se estendeu ao longo dos anos seguintes, em que existia já um inicial pressuposto de revisão dos princípios do Movimento Moderno ainda que dependente de meios de concepção e realização que parcialmente empenhavam o resultado, podemos traçar a progressiva recomposição do espaço da rua. Para isso recorreremos a alguns planos e realizações mais significativas das últimas três décadas do século XX, nomeadamente as propostas e sequentes edificações do bairro do Alto do Restelo, do bairro de Telheiras e da área urbana da Expo '98, actualmente nomeada como Parque das Nações.

⁴⁴⁵ JACOBS, Jane, *The Death and Life of Great American Cities*, Random House, New York, 1961.

⁴⁴⁶ Autores respectivamente de *Complexity and Contradiction in Architecture* e *L'Architettura della Città*, ambos publicados em 1966, e que constituem as referências teóricas disciplinares seminais mais significantes da oposição ao Movimento Moderno.

⁴⁴⁷ Simbolicamente, Charles Jencks elege a demolição do conjunto habitacional Pruitt-Igoe, em Saint Louis, no ano de 1972 - um projecto moderno e funcionalista de Yamasaki datado de 1952-55 - como o momento em que o modelo urbano da cidade moderna tem o seu ocaso.

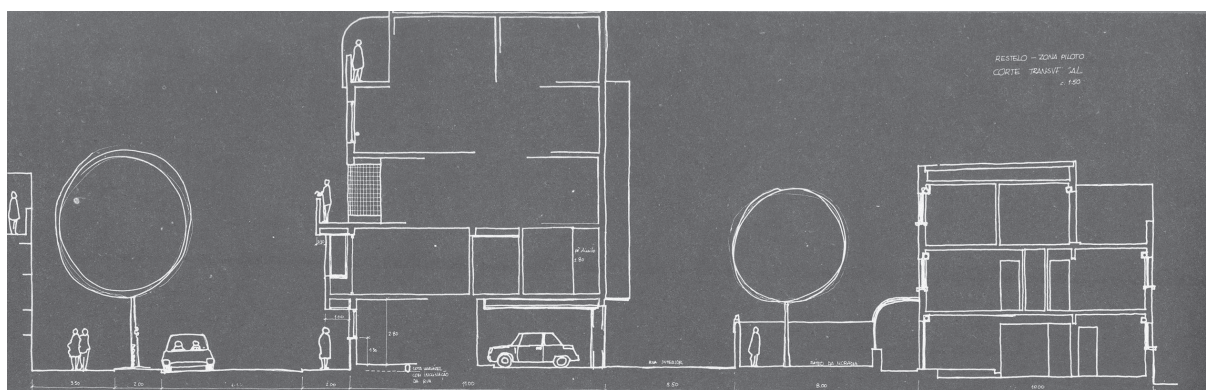
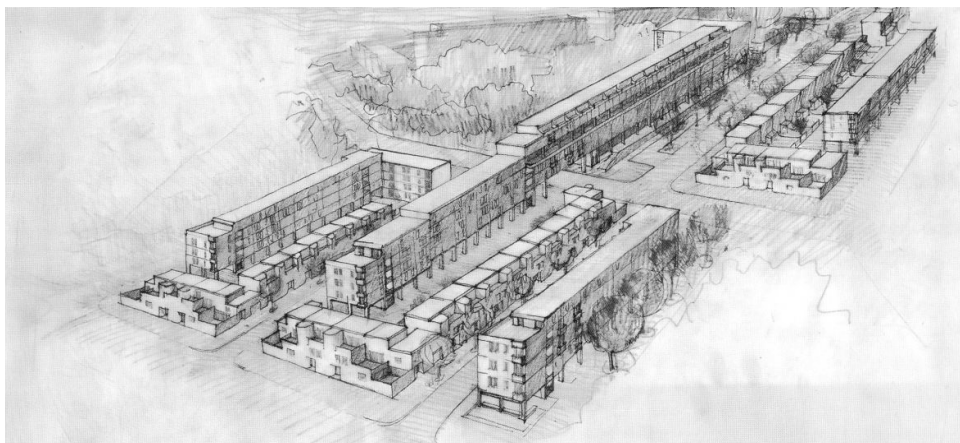


fig. 02.110 • Perspectiva do quarteirão piloto (com o previsto bloco comercial, nunca edificado). in TOSTÕES, Ana (coord.), *Arquitectura e Cidadania*. Atelier Nuno Teotónio Pereira, Quimera, Lisboa, 2004. p. 217.

fig. 02.111 • Perspectiva de uma rua do Alto do Restelo. in TOSTÕES, Ana (coord.), *Arquitectura e Cidadania*. Atelier Nuno Teotónio Pereira, Quimera, Lisboa, 2004. p. 217.

fig. 02.112 • "Restelo - Zona Piloto. Corte Transversal" in Portas, Nuno, "Resposta à reportagem crítica no jornal diário República" in *Arquitectura*, n.º 130, Lisboa, Maio 1974.

Alto do Restelo

A criação da *Empresa Pública de Urbanização de Lisboa*, em 1971, visava tornar mais autónoma e operativa a concepção e edificação de áreas de expansão ou consolidação da cidade. Nesse sentido, no ano seguinte, entre outras actividades incluía-se a continuação, revisão e conclusão dos estudos para a urbanização do Alto do Restelo que tinham sido elaborados a partir de meados da década de 1960 pelo arquitecto Francisco Zinho Antunes e pelo engenheiro Eurico Ferreira Gonçalves numa operação que deu origem à edificação do conjunto das Torres do Restelo. Nessa fase da *“Urbanização do Restelo e Caramão da Ajuda”*⁴⁴⁸ reconhecem-se afinidades, pelo menos ao nível da composição formal, por exemplo com os conjuntos arquitectónicos unitários que pretendem conceber a totalidade do organismo urbano como as contemporâneas megaestruturas ensaiadas por alguns elementos do Team X como Alison e Peter Smithson, Jaap Bakema ou George Candilis que em diferentes propostas e realizações propunham a articulação das massas edificadas, que albergavam todas as funções urbanas, através de passadiços e galerias pedonais elevadas em relação ao plano do chão onde se realizavam as circulações viárias. Naturalmente, aqui ainda não existem ruas, uma vez que a conformação espacial não recorre a este elemento para a composição urbana, antes tenta recriar condições, através da decomposição conceptual e funcional do espaço público e sua recomposição em vias rodoviárias inferiores e galerias aéreas pedonais, para que existissem apropriações públicas comunitárias desses espaços.

Na segunda fase, a equipa coordenada por Nuno Teotónio Pereira e Nuno Portas, que incluía ainda o paisagista Gonçalo Ribeiro Telles e os arquitectos Pedro Botelho e João Paciência, optou por uma solução urbana que permitia manter a densidade habitacional pretendida enquanto ensaiava uma reflexão pelo desenho urbano que pode ser, e tem sido, interpretada como uma oposição crítica às preexistentes torres que antecedem o Parque Florestal de Monsanto e o segmentam da encosta da Ajuda e do Restelo.

Deste modo, como afirmou Nuno Portas, na área *“entalada entre as “torres”, os prédios acima do Ministério do Ultramar, e as moradias “ricas” do Restelo, fizeram-se opções - por respeito pelo que resta do sítio (os Jerónimos, o Monsanto) e por formas de viver que não têm sido contempladas nas novas urbanizações mais centrais; baixaram-se quanto possível os edifícios - de forma que um terço do milhar de habitações previsto fosse constituído por séries de “moradias com pátios” - ; dispuseram-se as casas em fiadas ao longo de verdadeiras “ruas” dotadas de passeio lateral arborizado - ruas essas que se orientam ao rio, seguindo a mesma lógica de aproveitamento da vertente dos traçados pombalinos. (...)”*⁴⁴⁹

Apesar do plano não ter sido integralmente realizado, e ter sido transformado em parte substancial do seu desenvolvimento ao longo da década de 1980 e mesmo 1990, o que empenhou a diversidade funcio-

⁴⁴⁸ Para uma descrição em maior detalhe e enquadramento deste e outros planos para o Restelo veja-se ALMEIDA, Patrícia Bento de, *Bairros do Restelo. Panorama Urbanístico e Arquitectónico*, Tese de Doutoramento em História da Arte Contemporânea defendida na Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, Abril de 2013.

⁴⁴⁹ Portas, Nuno, *“Resposta à reportagem crítica no jornal diário República” in Arquitectura*, n.º 130, 1974 citado em AAVV, GRANDE, Nuno (coord.), *O Ser Urbano. Nos Caminhos de Nuno Portas*, Catálogo de Exposição, INCM e Guimarães 2012 Capital Europeia da Cultura, 2012.

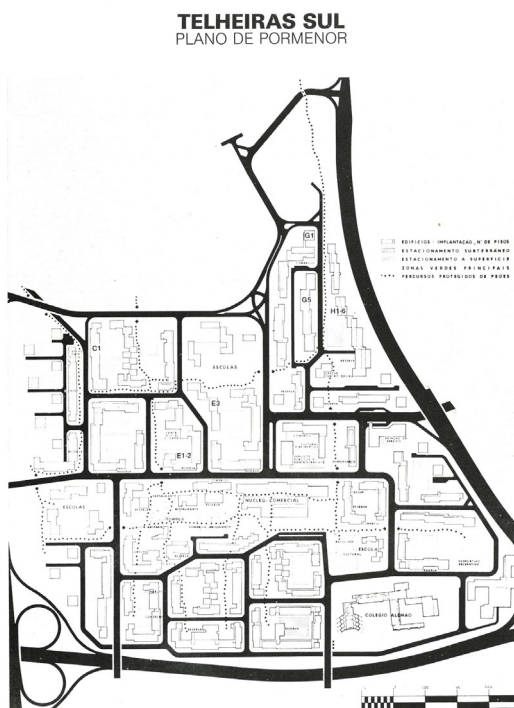
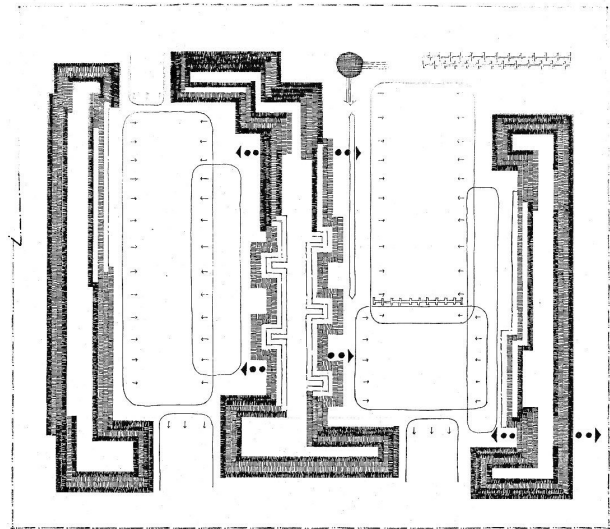
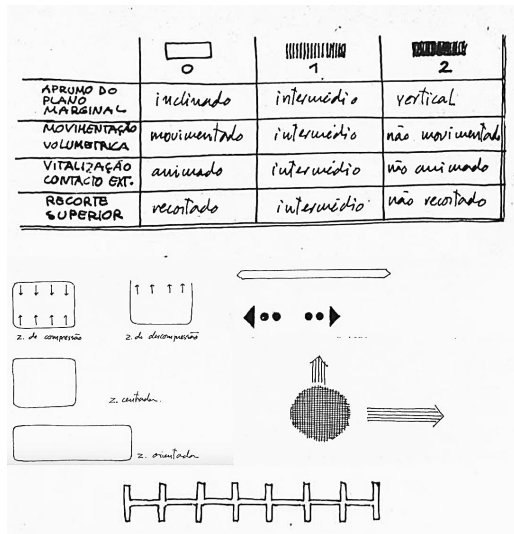


fig. 02.113 • Plano de Urbanização de Telheiras - Simbologia e aplicação do sistema de notação espacial a uma Célula. 1975. in MELO, Sérgio, *Telheiras. Conteúdo e Continente*, Dissertação para a obtenção do Grau de Mestre em Arquitectura, Instituto Superior Técnico da Universidade de Lisboa, Junho de 2013. pp. 68, 69.

fig. 02.114 • "Plano de Pormenor de Telheiras Sul - circulações e sua relação com as células e massas edificadas", 1975. in *Arquitectura*, n.º 137, 1980, p. 47.

fig. 02.115 • "Plano de Urbanização de Telheiras - Plano de Estruturas", 1975. in MELO, Sérgio, *Telheiras. Conteúdo e Continente*, Dissertação para a obtenção do Grau de Mestre em Arquitectura, Instituto Superior Técnico da Universidade de Lisboa, Junho de 2013. p. 60.

nal que era proposta e mesmo parte do seu desenho urbano, são ainda reconhecíveis as características morfológicas enunciadas para as ruas limitadas pelos quarteirões habitacionais na parte em que o plano foi edificado inicialmente.

Deste modo, definem-se ruas com uma secção transversal que se inscreve num quadrado, mas assimétrica devido à distribuição tipológica adoptada para os edifícios que compõem o quarteirão, ou seja, pautando-se pela maior contenção espacial possível do canal da rua permitida pela legislação em vigor desde a publicação do *Regulamento Geral das Edificações Urbanas* em 1951. Ainda assim, o plano propunha um modelo de quarteirão marginado por moradias com pátios em banda com três pisos em duas frentes e blocos de habitação colectiva com quatro a cinco pisos, com distribuição em galeria a servir os apartamentos duplex, nas outras duas frentes, dispondo-se estas distintas tipologias em dois L encaixados de modo a constituírem as frentes de um quarteirão alongado, aberto e atravessável ao público por “ruas interiores”, constituindo com as “escadinhas” propostas uma rede pedonal complementar e transversal ao traçado das “ruas arborizadas” alinhadas ao rio que acompanham os quarteirões,⁴⁵⁰ actualmente apenas parcialmente legível devido às transformações ao plano que existiram ao longo da sua edificação nas décadas seguintes.⁴⁵¹

269

Assim, nas **ruas arborizadas** distingue-se uma rua principal, identificada no plano como R4 e actualmente nomeada Rua Diogo de Silves, concebida com uma largura de 17,5 metros à qual correspondiam passeios arborizados ladeados de um dos lados por edifícios com cércea máxima de 17,5 metros e com uma galeria comercial no térreo e o outro lado pelas moradias em banda mais baixas. Esta rua seria pontuada sensivelmente a meio do seu percurso pelo miradouro projectado que se situaria na cota mais alta do terreno, o qual nunca foi concretizado.

As restantes **ruas arborizadas**, com apenas cerca de 13,5 metros e ladeadas por edifícios habitacionais também teriam perfis assimétricos devido à disposição alternada das tipologias arquitectónicas, ainda legíveis por exemplo na Rua João Dias ou na Rua Pedro de Sintra, que respeitavam também o princípio da máxima cércea possível pela regra dos 45°.

Telheiras Sul

Também promovido pela Empresa Pública de Urbanização de Lisboa na década de 1970, o plano ou os sucessivos planos para as Telheiras foram elaborados pela equipa coordenada por Pedro Vieira de Almeida, em colaboração com Augusto Pita pela parte da EPUL, e a sua edificação prolongou-se pela década seguinte. Esta integrou contributos de diversos arquitectos da mesma EPUL no desenvolvimento dos projectos de arquitectura, particularmente a partir de 1974, com a alteração política de regime que acabou por ter repercussões também ao nível da encomenda pública.⁴⁵²

⁴⁵⁰ A propósito de uma descrição detalhada e justificação das opções tomadas pelos autores do plano pode ser consultado: “Dossier’ Restelo”, *Arquitectura*, n.º 130, Lisboa, Maio 1974, pp. 11-23.

⁴⁵¹ Independentemente destas alterações terem sido resultado de planos e projectos mais recentes que se sobrepueram às definições do Plano de Teotónio Pereira e Nuno Portas.

⁴⁵² A propósito de um enquadramento mais exaustivo do Plano para as Telheiras, sua caracterização e projectos de arquitectura decorrentes pode

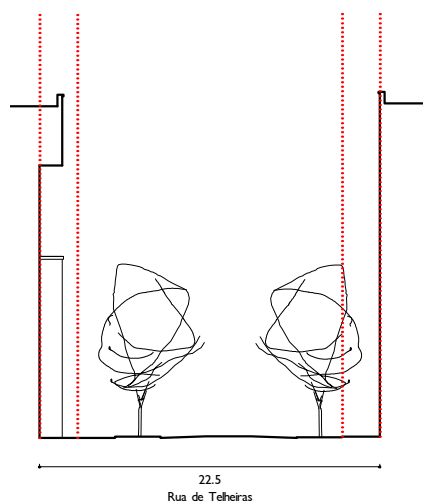
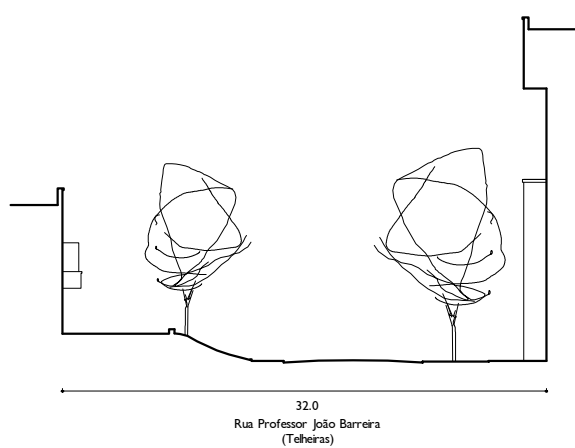
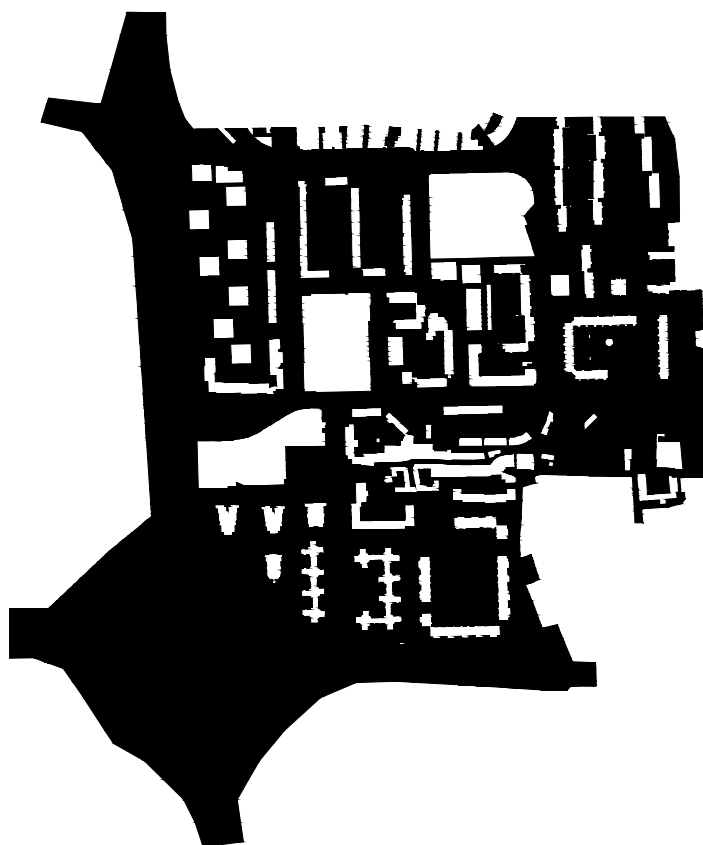


fig. 02.116 • Traçado urbano de Telheiras. (1:10.000).

fig. 02.117 • Secção transversal da Rua Professor João Barreira. (1:500).

fig. 02.118 • Secção transversal-tipo de uma rua de Telheiras. (1:500).

Independentemente da conjuntura que levou à revisão do plano em sucessivas etapas⁴⁵³ e do papel da EPUL que se pretendia ser de agente regulador dos valores de oferta imobiliária em Lisboa,⁴⁵⁴ o plano parte de um pressuposto de recomposição do tecido urbano, integrado numa revisão crítica das propostas do Movimento Moderno que se tinham expressado nas décadas anteriores, particularmente nos Olivais no caso de Lisboa. Deste modo, foi lançado um traçado urbano sobre uma matriz orientadora ortogonal que se estendia entre grandes eixos de circulação da cidade e preservava parte do tecido urbano preexistente do primitivo núcleo urbano de Telheiras. Particularmente inovador na altura foi o modelo de organização espacial urbana proposto por Pedro Vieira de Almeida, e assente na definição de um “*sistema de notação espacial*”⁴⁵⁵ relativamente complexo que dotava a composição arquitectónica dos edifícios a serem projectados de algumas regras ao nível das “*características volumétricas*”, “*características espaciais*” e “*características de uso*”, desdobrando-se cada uma destas num outro conjunto de itens. Conforme nota Paulo Martins Barata,⁴⁵⁶ este sistema não deverá ser alheio aos estudos de Kevin Lynch,⁴⁵⁷ definindo características para os contornos das células ou dos blocos de edifícios por exemplo através da determinação de frentes contínuas, pontos excepcionais de remate e de atravessamento, elementos focais, zonas de descompressão e de compressão ou limites e barreiras.

271

Apesar do desenho de conjunto da composição recorrer à reinterpretação de elementos morfológicos da cidade tradicional, como a rua ou o quarteirão, este último aberto e composto a partir da disposição perimetral de massas edificadas que abraçam os espaços centrais públicos do quarteirão, a sua fragmentação espacial e descontextualização, observáveis por exemplo a partir da representação analítica do seu traçado urbano, resultaram em espaços descontínuos e de hierarquia equívoca. Os espaços que se aproximam da ideia genérica de rua nunca têm uma conformação espacial que perdure na extensão total do eixo. Este facto deve-se à fragmentação e assimetria dos seus limites laterais provocado em grande parte pela composição urbana a partir de elementos edificados singulares, que criam unidades autónomas de células/quarteirões com o interior permeável, e não a partir do traçado regulador e do desenho dos espaços públicos.⁴⁵⁸

Apesar de existir uma matriz reguladora do desenho do traçado e uma regra de composição do edificado baseada no “*sistema de notação espacial*” desenvolvido por Pedro Vieira de Almeida, as discontinuidades e a fragmentação do traçado urbano que são geradas pela equívoca relação promovida pela autonomia elementar de “*blocos perimetrais*”, “*bandas*” e “*torres*” revelam alguma incapacidade para a hierarquização dos

ser consultado por exemplo o caderno “*Telheiras*” in *Arquitectura*, n.º 137, Julho/Agosto 1980, pp. 42-68.

⁴⁵³ PITA, Augusto, “*Telheiras Sul. Plano de Pormenor*” in *Arquitectura*, n.º 137, Julho/Agosto 1980, pp. 48-50.

⁴⁵⁴ PITA, Augusto, “*EPUL: uma perspectiva da sua gestação*” in *Arquitectura*, n.º 137, Julho/Agosto 1980, pp. 43-46.

⁴⁵⁵ ALMEIDA, Pedro Vieira de, “*Sistema de notação espacial*” in *Arquitectura*, n.º 137, Julho/Agosto 1980, pp. 53.

⁴⁵⁶ BARATA, Paulo Martins, “*Telheiras: o Espírito Lagom*” in *J.A.*, n.º 205, Março/Abril 2002, pp. 60-61.

⁴⁵⁷ Particularmente a questão da leitura e percepção da “*Imagem da Cidade*” a partir de um conjunto de elementos e categorias que estabiliza a partir dos seus estudos sobre três cidades americanas.

⁴⁵⁸ Conforme nota Paulo Martins Barata: “*A rua não é desenhada como forma urbana encerrada; blocos perimetrais, coexistem com bandas e torres isoladas em que o labiríntico interior dos quarteirões sugere um ambíguo espaço orgânico acessível aos peões mas, em última análise, conquistado pelo automóvel.*” in BARATA, Paulo Martins. “*Telheiras: o Espírito Lagom*” in *J.A.*, n.º 205, Março/Abril 2002, pp. 61.

espaços públicos dado que não definem com clareza os seus limites, e para a percepção e interpretação da cidade a partir da sua forma. Pese o facto do desenvolvimento de cada projecto de arquitectura ter dado diferente valor às predefinições constantes do plano, nomeadamente ao “*sistema de notação espacial*”. Um dos sintomas dessa fragmentação é a identificação dos espaços públicos, particularmente daqueles que se aproximam da ideia de rua como a Rua Professor João Barreira, vulgarmente conhecida como a “*rua das esplanadas*” ou “*rua dos cafés*”, ser feita a partir de funções específicas que pontualmente ocupam o edificado e não a partir de uma ideia global da leitura formal do espaço daquela parte da cidade como era pretendido.

Em relação às ruas, na verdade, não existia a pretensão de reproduzir o espaço da rua tradicional, como na própria memória descritiva do plano é afirmado: “(…) *na mesma medida em que se pretendeu alterar tipologias de edifícios e quarteirões, também se pretendeu alterar a tipologia e o conceito de rua que embora em caso limite se possa definir em imagem mental como corredor físico (ex. pombalino) essa rua pode ter idêntica formalização ao nível de uma prática urbana, se ritmada por pontos de interesse que possam garantir o percurso. A rua pensada não como categoria apolínea mas como categoria dionisíaca (Thiel) ou ainda mais como categoria Ma. (...)*”⁴⁵⁹ Ainda assim, pontualmente podemos reconhecer espaços que conseguem corresponder a uma conformação de um canal, como uma parte de uma rua entre a fragmentação espacial que é evidente na leitura do traçado urbano como o exemplo que referimos da Rua Professor João Barreira.

A partir desta e outras partes de rua com uma conformação espacial mais contida, podemos deduzir algumas características que definem tipologicamente estes elementos em Telheiras. Deste modo, invariavelmente reconhecemos secções assimétricas neste tipo de espaços, em que os lados opostos da rua quase sempre correspondem a configurações formais complementares, seguindo as prescrições definidas para cada célula através do sistema de notação espacial. Por exemplo, se um deles se pauta por um alinhamento recto no outro existem avanços e recuos; se um dos lados é mais contínuo, o outro lado procura fragmentar-se.

Apesar desta conformação espacial do canal da rua, que nem sempre é assim tão definida, se basear então em equilíbrios compositivos assimétricos, os elementos que compõem a partição da rua e as suas dimensões são mais regulares, até pela necessidade funcional básica de suporte às circulações viária e pedonal. Assim, em regra existe um espaço central dedicado ao trânsito rodoviário com uma largura de 9 metros, que corresponde a três faixas de circulação, com excepção da Rua Professor Francisco Gentil, eixo funcional estruturante da circulação de atravessamento, com duas faixas em cada sentido o que corresponde a 12 metros; esse canal rodoviário central é marginado por faixas laterais com larguras variáveis entre os 3 e os 5 metros dedicadas ao estacionamento intercalado com arborização que conformam desse modo alinhamentos vegetais que conferem maior contenção espacial e regra ao canal da rua e contribuem para a autonomização das circulações viárias e dos passeios pedonais laterais; estes passeios pedonais constituem

⁴⁵⁹ ALMEIDA, Pedro Vieira de, et alii, “*Memória Descritiva*” in *Telheiras Sul - Plano de Pormenor das Céluas I a 7, I 6 e I 7*, Junho 1974, p. 5.

os extremos laterais da secção da rua e têm larguras variadas, em regra entre 2,5 e 5 metros, dependentes dos avanços e recuos das implantações dos blocos habitacionais perimetrais do quarteirão.

Expo '98/Parque das Nações

A realização da *Exposição Internacional de Lisboa*, em 1998, gerou uma oportunidade de reestruturação de toda uma área industrial no limite norte e oriental da cidade de Lisboa, junto ao rio Tejo e nas imediações da Doca dos Olivais. A partir dos estudos iniciais e do *Plano de Urbanização da Zona de Intervenção da Expo'98*, elaborados previamente, foram desenvolvidos seis Planos de Pormenor por distintas equipas e com objectos de detalhe também eles distintos, enquadrados pelo plano desenvolvido pela Parque Expo, sob orientação de Vassalo Rosa, que acabou por integrar os princípios estabelecidos nos estudos desenvolvidos e nas propostas seleccionadas na competição internacional que antecedeu a sua elaboração⁴⁶⁰ e que definiram a estruturação do tecido urbano que tem vindo a ser edificado ao longo das últimas décadas.

273

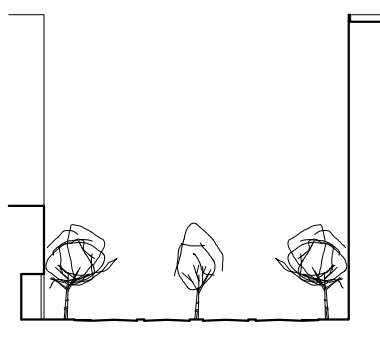
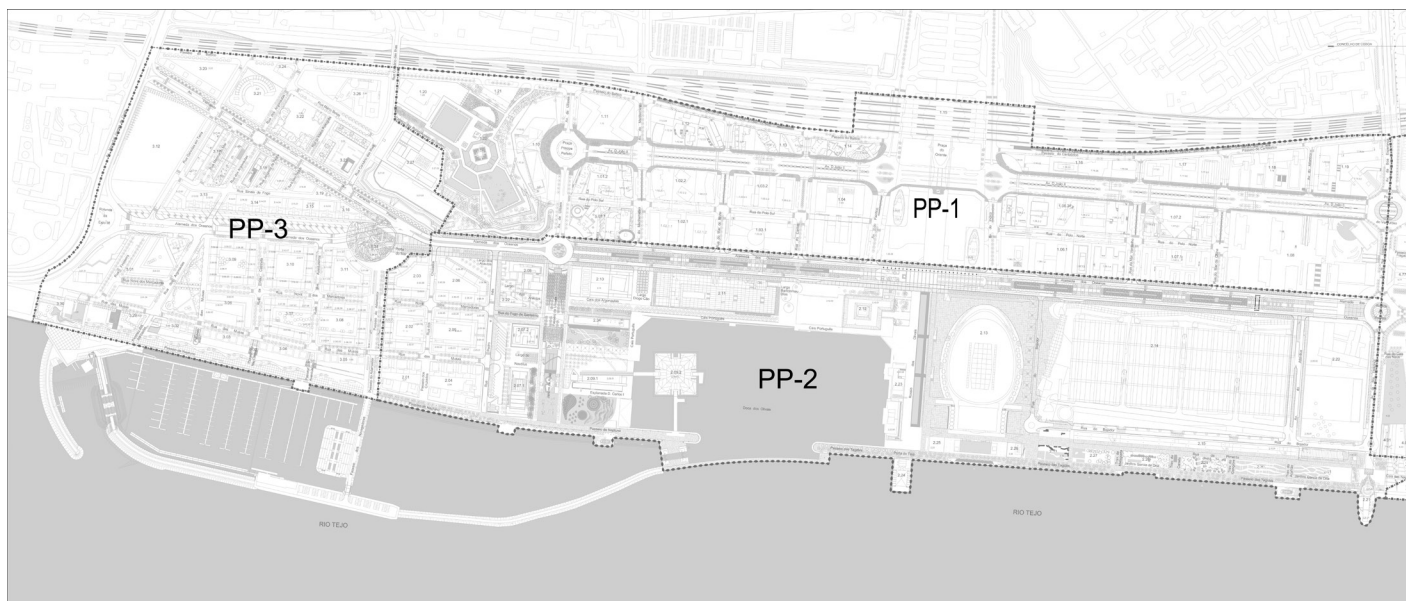
O caso do Parque das Nações é representativo da constituição de um tecido urbano a partir do traçado urbano, particularmente a partir de uma clara distinção hierárquica entre os espaços públicos a partir das suas características morfológicas. No traçado urbano identificam-se facilmente os espaços excepcionais principais e a estruturação do espaço a partir do traçado das ruas que, neste caso, retomam protagonismo na composição da cidade.

Deste modo, o traçado urbano é estruturado por dois eixos paralelos ao Tejo, a Avenida D. João II e a Alameda dos Oceanos que intersectam o principal elemento de composição perpendicular ao rio e de atravessamento da linha de comboio, sob a Estação do Oriente, importante interface rodo-ferroviário da cidade. A partir desta estrutura de espaços principais o restante tecido urbano assenta sobre malhas ortogonais, conformadas em ruas paralelas e perpendiculares aos principais eixos que enunciámos, preenchidas por quarteirões mais ou menos permeáveis dependendo dos desenvolvimentos de pormenor a que foram sujeitos, sendo a margem do Tejo configurada por um passeio ribeirinho marginal que evoluiu, de Sul para Norte, de uma secção mais “urbana” junto à marina para um caminho acompanhado pelos espaços ajardinados do Parque do Tejo e Trancão.

Apesar dos distintos Planos de Pormenor terem dado origem a ocupações urbanas de características distintas,⁴⁶¹ podemos ensaiar uma tipificação das ruas do actual Parque das Nações a partir das suas ca-

⁴⁶⁰ Particularmente influentes nas opções que vieram a ser consideradas no desenvolvimento do PUZI da Expo'98 foram as propostas urbanas desenvolvidas pelas equipas de Carlos Duarte/José Lamas, Manuel Graça Dias/Egas Vieira e Nuno Portas.

⁴⁶¹ “O PUZI foi continuado a menor escala por planos de pormenor: PP1/Zona Central (Tomás Taveira) propondo quarteirões ocupados inteiramente por embasamentos sobre os quais corpos de diversas formas podem ser construídos, com densidade e altura a diminuir em relação ao rio; PP2/Recinto Expo (Manuel Salgado) com a sua maior implementação de espaço público associado aos grandes equipamentos já construídos para a Expo 98, valorizando particularmente a relação com a água; PP3/Zona Sul (José Troufa Real) predominantemente habitacional com três subzonas, de quarteirões junto ao Tejo, de avenida a meio e de edifícios soltos e mais altos, já em encosta, mais distante do rio; PP4/Zona Norte (Duarte Cabral de Mello e Maria Manuel Godinho de Almeida), também sobretudo habitacional, que combina traçados com quarteirões e alguns edifícios singulares, estabelecendo relações privilegiadas com o parque do Tejo e Trancão; PP5/Zona Sacavém que corresponde a uma estreita faixa entre o parque e a ferrovia e propõe edifícios de habitação perpendiculares à margem do rio; PP6/Parque Urbano (Hargreaves Associates e PROAP) que ordena o parque com a ETAR e equipamentos desportivos



40.25
Avenida Dom João II
(Parque das Nações)

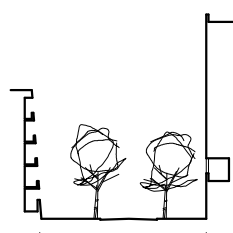
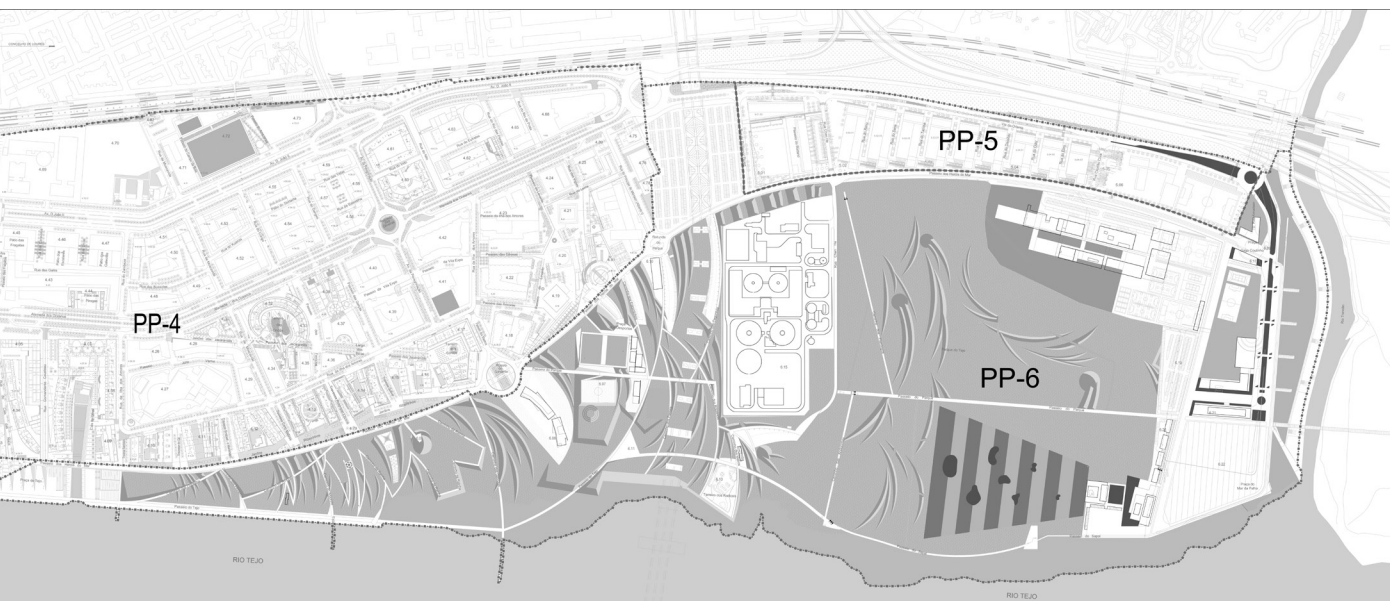


50.4
Passeio de Ulisses
(Parque das Nações)

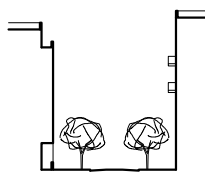
fig. 02.119 • “Planta do Parque das Nações - Planos de Pormenor.” ParqueEXPO98, S.A. in <http://www.portaldasnacoes.pt/item/planos/>

fig. 02.120 • Os tipos de ruas da Expo'98/Parque das Nações. Secções transversais (1:500).

- a) Avenidas principais. (Avenida Dom João II);
- b) Avenidas secundárias. (Passeio de Ulisses);
- c) Ruas distribuidoras locais. (Rua da Ilha dos Amores);
- d) Ruas-travessas. (Rua dos Aventureiros);
- e) Passeios e caminhos pedonais. (Passeio de Neptuno).



22.0
Rua da Ilha dos Amores
(Parque das Nações)



16.0
Rua dos Aventureiros
(Parque das Nações)



18.5
Passeio de Neptuno
(Parque das Nações)

racterísticas morfológicas e funcionais. Deste modo, reconhecemos as estruturantes **avenidas principais**, um tipo de **avenidas secundárias**, um tipo de **ruas distribuidoras locais** e um tipo de **ruas-travessas**, que têm conformações com variantes em cada desenvolvimento de detalhe urbano, os **passeios e caminhos pedonais** onde se distingue um subtipo específico de rua que corresponde ao **passeio ribeirinho**.

As **avenidas principais** correspondem aos eixos da Alameda dos Oceanos e da Avenida D. João II. Podendo ainda ser incluída a Avenida Fernando Pessoa, apesar de não constituir um elemento estruturante do traçado urbano, antes uma variante diagonal à Alameda dos Oceanos cujo perfil se aproxima das características que descrevem este tipo de avenidas do Parque das Nações.

Estas **avenidas principais** são elementos lineares estruturantes do traçado urbano, caracterizam-se pelo traçado recto e mais extenso em relação aos demais que se articula com o exterior desta área urbana para Norte e para Sul. Os perfis transversais têm larguras regulares de 35 metros (Avenida Dom João II), 40 metros (Avenida Fernando Pessoa) e 49 metros (Alameda dos Oceanos) que por vezes acomodam variações na partição ao longo do traçado, particularmente na Alameda dos Oceanos.

Estes perfis são sempre arborizados com composições de alinhamentos múltiplos e simétricos de distintas espécies de árvores ao longo do traçado, reforçando o alinhamento da rua. A ocupação dos edifícios que acompanham o traçado destas avenidas corresponde maioritariamente a funções comerciais e serviços, particularmente na parte central do tecido urbano, enquanto que os traçados que passam pela parte norte e pela parte sul são marginados por edifícios habitacionais com comércio e serviços nos pisos inferiores.

Quanto às **avenidas secundárias**, correspondem a arruamentos de traçado recto com perfis regulares com 30 metros de largura, arborizados com alinhamentos simples laterais e por vezes centrais. Invariavelmente constituem eixos transversais às avenidas principais e alinhados ao Tejo, como por exemplo a Avenida da Boa Esperança.

Excepcionalmente existem alguns destes elementos que consideramos avenidas secundárias pelo papel que desempenham na estrutura urbana que têm características que se distinguem das demais, o caso do Passeio do Adamastor e do Passeio de Ulisses. Ambos têm perfis transversais maioritariamente pedonais ao contrário das restantes avenidas secundárias e no caso do Passeio de Ulisses, este tem uma largura de 50 metros ocupada maioritariamente pelos Jardins da Água.

O terceiro tipo de rua que identificamos nesta hierarquia de espaços lineares corresponde às **ruas distribuidoras locais**, elementos estruturantes dos contextos locais de cada área definida e desenvolvida como Plano de Pormenor durante a fase de concepção desta parte da cidade. Apesar dos traçados destes elementos serem contínuos através da área de cada Plano de Pormenor não ultrapassam os seus limites.

e culturais, marcado por elevações em forma de duna e plantações que combinam a necessidade, ou não, de rega. (...)” TOUSSAINT, Michel, “Parque das Nações” in TOUSSAINT, Michel et alli, *Guia de Arquitectura de Lisboa 1948-2013*, A+A Books, Lisboa, 2013. pp. 334-335.

Quanto ao perfil transversal destes elementos estruturantes locais, este é sempre arborizado com alinhamentos simples laterais mas existem variações dimensionais dependentes das características impressas tanto pelo desenho do espaço público como pelo tipo de ocupação das parcelas privadas que os acompanham. Assim, se no PP3/Zona Sul estes elementos se pautam por larguras regulares de 18 metros, os casos da Rua Nova dos Mercadores e a Rua das Musas, nos restantes PPs estes arruamentos têm larguras entre 20 e 25 metros, como a Rua da Ilha dos Amores (PP4/Zona Norte).

Transversalmente às **ruas distribuidoras locais** desenvolve-se um tipo de arruamento que convencionámos nomear **ruas-travessas** pela sua posição relativa e o seu papel hierárquico dependente das primeiras. Estas **ruas-travessas** têm traçados rectos que na maior parte dos casos não se prolongam para além do encontro com as ruas a que são transversais e um perfil transversal com largura inferior às restantes ruas do mesmo contexto. Por exemplo no PP3/Zona Sul têm uma largura de 16 metros e no PP4/Zona Norte têm larguras regulares entre os 10 metros (Rua da Balestilha) e os 20 metros (Rua das Galés) e excepcionalmente menores como o caso da Rua das Velas com apenas 6 metros de largura. Em alguns casos estas **ruas-travessas** desempenham o papel de ruas de serviço, acompanhando as frentes secundárias do edificado.

277

Apesar de não ser comum, podem ser arborizadas como a Rua dos Aventureiros (PP3/Zona Sul) e invariavelmente são acompanhadas por edifícios maioritariamente habitacionais.

Os **passeios e caminhos pedonais** correspondem a um tipo de arruamento secundário na estruturação espacial desta parte da cidade mas com importância no estabelecimento de uma rede complementar de percursos pedonais associados à articulação dos espaços públicos dedicados à fruição e contemplação como os parques e os jardins.

Deste conjunto de elementos filamentos, nem sempre conformados por edificações, que se distribuem ao longo de toda a área do Parque das Nações mas em maior número na área do PP4/Zona Norte, destacamos um sub-tipo particular que corresponde ao passeio ribeirinho.

A particularidade do **passeio ribeirinho** reside num dos lados do seu perfil ser definido pela margem do Tejo como o Passeio de Neptuno, o Cais Português ou o Passeio das Tágides.

Mesmo existindo distintas materializações e variantes em cada um destes tipos de ruas, e apesar da assimetria que existe na qualidade dos edifícios que foram sendo edificadas empenhando parcialmente as qualidades urbanas que poderiam ter sido exploradas nesta operação de expansão de Lisboa de final de século, a clara hierarquização morfológica e funcional dos elementos que compõem o traçado urbano desta área relativamente recente da cidade permite o reconhecimento dos espaços públicos a partir da sua forma e características, facto ao qual também não será alheia que a sua edificação tenha antecedido a construção dos edifícios.

Considerações sobre a recomposição da rua no último terço do século XX em Lisboa

Apesar do itinerário de operações que escolhemos para percorrer esta evolução na concepção dos espaços lineares da cidade, composto por aquelas que arbitrámos como representativas, a edificação da cidade neste período foi composta por mais casos, como por exemplo aquelas que acompanharam a densificação da ocupação urbana em torno da Estrada da Luz e da Estrada de Benfica, que possibilitam uma leitura mais complexa da própria sobreposição temporal que existiu na edificação de distintos tipos de ruas. Apesar disso, escolhemos abstrair as operações que repetem tipos de ruas que são antecedentes a este período apesar de também terem lugar ao longo do último terço do século XX. Aliás, a extensão para períodos seguintes da edificação de tipos estabilizados em períodos anteriores é, como fomos reconhecendo, um facto relativamente comum.

Neste último período da evolução urbana de Lisboa no final do século XX interessa reter que, após as realizações urbanas de influência Moderna, se assistiu na cidade a um conjunto de operações que, de um modo mais ou menos evidente e com mais ou menos sucesso, procuraram reflectir de forma crítica sobre os resultados desses conjuntos urbanos modernos. As propostas urbanas concretas deram uma resposta edificada que progressivamente veio a reintroduzir a rua no léxico da composição urbana, entre outros elementos da cidade dita tradicional como o quarteirão, agora com reinterpretações contemporâneas e cumprindo propósitos específicos nos contextos onde foram aplicados,.

A progressiva recuperação do papel da rua enquanto elemento fundamental da composição dos traçados de partes da cidade atesta a validade de uma postura contemporânea que reconhece o seu valor na edificação da urbanidade em Lisboa, em paralelo com posturas teóricas e realizações internacionais, cumprindo o ciclo de recomposição do espaço da rua, reinterpretado e actualizado, após a fragmentação da cidade e negação da rua a que se assistiu em Lisboa ao longo da década de 1960.

02.4. Considerações sobre o Tempo e a Forma das ruas em Lisboa

A compreensão e interpretação das alterações que existiram na forma das ruas ao longo da evolução urbana de Lisboa cumpriram o duplo propósito de inventariar o *corpus* de elementos segundo uma ordem cronológica e de construir uma classificação das ruas de Lisboa com base nas características morfológicas das ruas que foram edificadas em cada período da evolução urbana da cidade.

De modo genérico podemos referir que se assistiu a uma progressiva ampliação da largura da rua, fruto das necessidades da sociedade em cada momento, particularmente por razões de circulação e salubridade mas também pela vontade de representação de si mesma. Assistiu-se também ao longo do tempo, decorrente em larga medida das alterações de regras legais, a um aumentar do valor do *ratio* largura : altura da secção da rua, ou seja, as ruas edificadas mais recentemente apresentam em regra secções mais amplas que as antecedentes. Também a criação de partições no espaço da rua, dotando a rua de canais dedicados a funções específicas, se tornou cada vez mais comum no perfil da rua, desde as iniciais dotações de

passeios laterais até às mais recentes partições múltiplas das ruas e avenidas mais amplas com passeios pedonais, plataformas de esplanadas, jardins e faixas de rodagem dedicadas a veículos distintos.

Esta leitura cronológica da evolução urbana da cidade de Lisboa acompanhada pela caracterização dos tipos morfológicos de ruas mais significativos e representativos de cada período, permite-nos localizar no tempo variações das suas características morfológicas, mais ou menos significantes como a introdução e generalização de pavimentações e arborização na composição da rua. No entanto, a utilidade deste trabalho não se reduz à identificação das variações, que permitem distinguir morfologicamente umas ruas de outras, e das semelhanças, que as permitem agregar em famílias em cada período. Ao longo da elaboração do mesmo apercebemo-nos de princípios recorrentes na conformação das ruas que não são apenas explicados pelas influências dos contextos culturais e sociais de cada período e que de um ou outro modo se encontram presentes e se manifestam na forma da rua em períodos distintos da evolução da cidade.

Estas características são aquelas que nos permitem, nas partes que se seguem, desenvolver o quadro de classificação tipológica das ruas de Lisboa com base num conjunto de temas que agregámos em duas grandes partes: uma dedicada à **Origem** e outra dedicada à **Forma**.

279

Mas antes, ainda nesta parte do trabalho, devemos abordar a questão da diversidade das designações toponímicas das ruas, que nos permite uma ordenação inicial, distinta e mais sintética, dos elementos urbanos que constituem o nosso objecto de estudo.

Capítulo 03. Os nomes das formas das ruas em Lisboa.

*A diversidade das designações toponímicas da rua na cidade de Lisboa e a sua etimologia.
Uma definição dos tipos morfo-toponímicos das Ruas de Lisboa.*

*“(...)Ó Lisboa das ruas mysteriozas!
Da Triste Feia, de João de Deus,
Becco da India, Rua das Fermosas,
Becco do Falla-Só (os versos meus...)
E outra rua que eu sei de duas Rozas,
Becco do Imaginario, dos Judeus,
Travessa (julgo eu) das Izabeis,
E outras mais que eu ignoro e vós sabeis. (...)”*

António Nobre, *À Lisboa das Naus, Cheia de Glória*

03. Os nomes das formas das ruas em Lisboa.

*A diversidade das designações toponímicas da rua na cidade de Lisboa e a sua etimologia.
Uma definição dos tipos morfo-toponímicos das Ruas de Lisboa.*

03.1. A importância da designação toponímica.

283

O estudo das designações toponímicas tem sido feito com objectivos diversos e a importância do nome dos espaços para o seu conhecimento é amplamente reconhecida. Rikwert⁴⁶² por exemplo parte das raízes etimológicas e antropológicas para explicar os acontecimentos urbanos e a própria evolução das formas urbanas. No texto *"The Street: The Use of its History"*⁴⁶³ indica a bipolaridade das designações Anglo-Saxónicas *street* e *road* que ao designarem estes espaços lineares sugerem à vez um espaço delimitado, um lugar, e o movimento, um percurso.⁴⁶⁴ Propõe ainda uma tipificação dos diversos termos que designam os espaços que são entendidos genericamente como ruas em três grupos que correspondem a diferentes modos de considerar a rua: os que sugerem o modo como a rua é fisicamente constituída pelo seu contexto (como *terrace*, *row*, *arcade*, *embakment* ou *gallery*); aqueles que sugerem um percurso percorrido a pé (como *path*, *parade*, *promenade* ou *mall*); e aqueles relativos exclusivamente ao tráfego de veículos e aos aspectos legais e técnicos envolvidos (como *highway*, *artery* ou *thoroughfare*).

Oriol Bohigas⁴⁶⁵ aborda a etimologia dos topónimos para daí derivar um conceito comum a partir de sinónimos de rua em diferentes línguas e culturas. Ao conferir uma importância seminal à rua na criação do tecido da cidade, fundamenta a definição e características que a qualificam no significado e etimologia das palavras *street*, *strada*, *strasse*, *road*, *rue*, *ruta*, *vía*, *calle*, ou seja, da palavra rua em diferentes idiomas, concluindo que a rua é "(...) um lugar, um itinerário, uma oferta imprevisível de acontecimentos, ou seja, o elemento

⁴⁶² RIKWERT, Joseph, *The Idea of a Town, The Anthropology of Urban Form in Rome, Italy and the Ancient World*, Princeton University Press, Princeton, New Jersey, 1976.

⁴⁶³ RIKWERT, Joseph, *"The Street: The Use of its History"* in ANDERSON, Stanford (ed.), *On Streets*, The MIT Press, Cambridge, Massachusetts, and London, England, 1978.

⁴⁶⁴ "A palavra *street* deriva do Latim *stemere*, pavimentar, e assim está relacionada com todas as palavras derivadas do Latim com raiz *str* que estão ligadas à edificação. Sugere que uma superfície se distingue da envolvente de modo físico ou, pelo menos, nocional. (...) *Road*, por outro lado, sugere movimento para um destino e - incidentemente - o transporte de pessoas e bens a pé, por animais de carga, ou por veículos. *Ride* é a sua raiz Anglo-Saxónica (*ridan* em Inglês arcaico) e denota a passagem de um lugar a outro." in RIKWERT, Joseph, *"The Street: The Use of its History"* in ANDERSON, Stanford (ed.), *On Streets*, The MIT Press, Cambridge, Massachusetts, and London, England, 1978. p. 15.

⁴⁶⁵ BOHIGAS, Oriol, *"The Street, La Strada"* in *Domus* n.º 800-810, rivista mensile di architettura, arrendamento, arte, Marzo 1998.

*vertebral das duas funções essenciais da cidade: a informação e a acessibilidade; mas também é a imagem reconhecível da colectividade e a passagem de todos os serviços que a mantém.*⁴⁶⁶ Para além disso, afirma que a diversidade de designações na cultura espanhola, onde encontra terminologias tão diversas como *avenida, paseo, rambla, ronda, soportal, galería, gran vía, salón, paso* ou *pasaje* para identificar variações da rua, advém da predominância de uma função ou de uma característica formal.

Esta importância do léxico de elementos que compõem o tecido urbano é também reconhecida por **Philippe Panerai** e **David Mangin**,⁴⁶⁷ em particular a sua importância para a constituição de uma cidade inteligível a partir dos seus elementos urbanos. Em relação aos termos que designam o espaço público, onde se incluem os arruamentos, constroem um glossário com a etimologia dos termos ao longo do tempo, complementos para a definição, citações e exemplos desenvolvidos que podem esclarecer os significados de uma palavra. A sua nota final, a propósito da arbitrariedade da escolha de termos, da natureza inacabada desse léxico e da necessária emenda e desejável complemento por cada um em diferentes contextos, aponta uma metodologia extensível ao próprio exercício do projecto da cidade.

03.2. A metodologia utilizada neste capítulo.

A metodologia que utilizamos está então baseada em trabalhos antecedentes e foi desenvolvida e aplicada ao caso concreto da cidade de Lisboa. Inicialmente partimos da identificação das diferentes designações toponímicas dos espaços públicos de Lisboa, que genericamente entendemos como ruas, e da sua etimologia, dos sentidos e significados que tiveram em cada momento para a comunidade de habitantes da cidade, para depois encontrar uma definição a partir do nome de cada tipo específico de rua.

Interessou-nos para este estudo o enfoque na **designação toponímica** e não no **atributo toponímico**, ou seja, na parte da toponímia que reflecte o tipo de espaço, que acusa as características específicas e partilhadas entre os diversos elementos e portanto a partir das quais se podem deduzir tipos de arruamentos e agregá-los por famílias ou categorias.

A diversidade lexical das designações toponímicas destes elementos urbanos, como **avenida, alameda, rua, travessa, calçada, beco, caracol** ou **escadinhas**, tem várias origens. O cruzamento da designação toponímica com a morfologia dos arruamentos permite-nos reflectir sobre as particularidades de cada tipo e suas variantes, e sobre a importância da existência dos mesmos na cidade de Lisboa.

Assim, abordando a relação cultural que existe em Lisboa entre a morfogénese destes elementos e a sua designação toponímica, estabelecemos uma tipificação das ruas, partindo dos próprios elementos para a definição de tipos morfo-toponímicos.

⁴⁶⁶ BOHIGAS, Oriol, *Contra la incontinencia urbana, Reconsideración moral de la arquitectura y la ciudad*, Electa, Barcelona, 2004. p. 129.

⁴⁶⁷ PANERAI, Philippe, MANGIN, David, *Projet Urbain*, Éditions Parenthèses, Marseille, 1999.

03.3. A diversidade das designações dos arruamentos de Lisboa e os tipos toponímicos.

A diversidade de designações toponímicas existente em Lisboa não deriva de uma legislação ou regra oficial para a sua atribuição aos arruamentos e espaços públicos da cidade. A ausência normativa - ao contrário do que acontece por exemplo em Paris, onde existem regras específicas para atribuição das designações a partir de características como a dimensão, perfil e arborização do arruamento em questão - remete essa responsabilidade para quem projecta e para os serviços municipais. Estes agem de forma empírica, recebendo de geração para geração a sensibilidade cultural adquirida com a prática ao longo do tempo, informada pela riqueza e características dos elementos urbanos da própria cidade, enquanto a Comissão de Toponímia centra o seu trabalho na avaliação, proposição e definição dos atributos toponímicos.

Se atendermos à distribuição quantitativa de designações toponímicas em Lisboa, referenciada aos arruamentos identificados no site oficial da secção de toponímia municipal em meados de 2011, encontramos uma larga maioria de **Ruas**, mais de 2000 no conjunto de cerca de 3500 topónimos existentes, sendo que a designação toponímica mais frequente que se segue é de **Travessa** com perto de 360 casos. No entanto, apesar do predomínio destas designações, e apenas para os espaços públicos lineares que comumente identificamos como ruas ou arruamentos, encontramos 27 designações toponímicas distintas. Devemos esclarecer que apenas nos debruçamos sobre as designações oficiais existentes e não sobre as designações desaparecidas, apesar de por vezes as referirmos como exemplo ou para contextualização, nem sobre aquelas que, não obstante serem utilizadas oralmente, não constituem designação oficial, como a “*subida do Carmo*”, que comumente identificava a Rua Nova do Carmo.

A predominância em Lisboa de espaços públicos com a designação Rua atesta a sua importância, e a diversidade morfológica de espaços que encontramos com esta designação ilustra quão abrangente é a aplicação da mesma. No seu “*Vocabulario Portuguez...*”, **Raphael Bluteau**, apesar de indicar uma origem imediata francesa para rua na palavra “*rue*”, derivada do grego “*ruo*” que significava o mesmo que em latim “*fluo*” e em português “*corro*”, “*porque pelas ruas corre a agua da chuva, que cahe dos telhados (...) tambem a dos poços, & das fontes, que se derrama nas ruas. Tambem corre a gente as ruas, & cada hua dellas he hua corrente do povo, que vai ao seu negocio (...)*”,⁴⁶⁸ escreve que, segundo alguns etimólogos, rua chamava-se em latim “*ruga*” porque as ruas nas cidades fazem o mesmo efeito que na testa as rugas, dividindo o espaço que há entre as casas. Ou seja, a palavra portuguesa rua reúne a noção de movimento e a noção de espaço linear. *Lato sensu* e etimologicamente, quase poderíamos afirmar que qualquer arruamento é uma **rua: um sulco conformado pelo movimento no tempo**.

No entanto, apesar desta síntese que a designação rua apresenta, existem mais 26 designações toponímicas cuja classificação, tendo em conta o seu significado e etimologia, nos conduziu a três grandes famílias de topónimos: 1.) os que têm origem na **posição topográfica**; 2.) os que têm origem na **função urbana**; 3.) os que têm origem na **forma**, onde podemos distinguir os topónimos que reflectem o **traçado** e os topónimos que reflectem os **elementos de composição**.

⁴⁶⁸ BLUTEAU, Raphael, “*Vocabulario Portuguez & Latino, Aulico, Anatomico, Architectonico, ...*”, Real Collegio das Artes da Companhia de Jesus, Coimbra / Oficina de Pascoal da Sylva, Lisboa, 1712-28. Tomo VII [Q-Systole], pp. 390-391.

03.4. Os tipos geo-toponímicos.

A posição topográfica como referência para a designação

Nestes tipos geo-toponímicos incluímos os elementos cujas designações têm origem na posição topográfica, ou seja, em características ou particularidades do relevo ou directamente ligadas à configuração do sítio que é ocupado. Assim, podemos incluir nesta categoria o **Alto**, a **Costa**, a **Rampa**, o **Regueirão** e a **Esplanada**.

O Alto

Alto tem origem na palavra latina *altus*, e significa o que tem maior altura que a ordinária. Em relação à topografia, alto é sinónimo de cimo, cume ou topo, de local elevado ou elevação. Um dos significados enunciados por Raphael Bluteau no seu “*Vocabulário Portuguez (...)*”⁴⁶⁹ para a palavra alto é levantado respectivamente à cota baixa; e quando se refere ao contexto da cosmografia: “*Região alta se chama a que vezinha mais [?], ou nascimentos de rios, ou que fica mais distante do mar (...)*”

Apesar de existirem apenas 10 altos, existe grande diversidade morfológica neste tipo de arruamentos: encontramos altos mais ou menos alongados; integrados em tecidos urbanos consolidados e centrais da cidade, mas também em contextos mais periféricos com um carácter quase rural, com e sem saída, marginados por frentes e por traseiras de edifícios. Apenas a localização numa posição topográfica elevada, dominante da envolvente, e o papel relativamente secundário no contexto urbano são características partilhadas por todos.

São exemplos de arruamentos com esta designação o Alto do Longo e o Alto do Penalva, elementos morfológicos de pequena dimensão e secundários no contexto urbano consolidado do antigo Alto da Cotovia, na zona do Príncipe Real.

A Costa

Costa é um substantivo com origem no latim *costa*, que significa costela, ilharga, lado. Por extensão pode ser significado de região inclinada, uma encosta ou ladeira.

Em Lisboa apenas encontramos um arruamento com esta designação, a Costa do Castelo. Numa encosta, o percurso mais eficiente entre dois pontos pode não ser uma linha recta mas sim uma linha curva ou sinuosa que une pontos à mesma cota. O traçado da Costa mimetiza uma curva de nível que contorna a colina e envolve as muralhas do Castelo. Resulta de um processo de sedimentação no tempo longo e tem associado ao seu eixo uma série de largos e miradouros, que correspondem às intersecções com outras ruas ou a pontos de vista sobre a paisagem a partir da encosta. O traçado encurvado e irregular desta rua, sensivelmente à mesma cota, une pontos importantes, como antigas portas da cidade, e atravessa diferentes tecidos urbanos, constituindo um elemento de referência comum.

⁴⁶⁹ BLUTEAU, Raphael, “*Vocabulário Portuguez & Latino, Aulico, Anatomico, Architectonico, ...*”, Real Collegio das Artes da Companhia de Jesus, Coimbra, 1712-28.

A Rampa

Rampa significa plano inclinado, uma ladeira. Em Lisboa apenas 3 arruamentos têm hoje esta designação: a Rampa das Necessidades, a Rampa de Acesso à Estação do Rossio e a Rampa do Mercado.

A Rampa do Mercado teve a sua designação atribuída apenas no final do século XX, formalizando a designação popular deste arruamento, e situa-se num contexto pouco consolidado da periferia de Lisboa, consistindo formalmente numa rua com um perfil transversal regular de aproximadamente 6,5 metros e um desenvolvimento longitudinal com uma pendente relativamente acentuada.

O caso da Rampa das Necessidades é muito distinto, inicialmente o arruamento serviria como acesso à antiga ermida de Nossa Senhora das Necessidades, datada do início do século XVII.⁴⁷⁰ O arruamento manteve-se como uma ligação directa entre a Praça de Armas, actual Praça da Armada, e a Rua Direita das Necessidades, actual Largo das Necessidades, consolidando-se ao longo do tempo a edificação dos seus limites. No levantamento de Lisboa de 1856 é identificado com o topónimo “Alto da Praça d’Armas”, estando a toponímia ausente da sua representação no levantamento de Lisboa de 1911 apesar de apresentar já a configuração actual.

287

A Rampa de Acesso à Estação do Rossio também nomeia um plano inclinado, neste caso regular, que articula o topo da parte ziguezagueante da Calçada do Carmo com o terraço alpendrado do piso superior da Estação Ferroviária do Rossio, dando continuidade ao caracol conformado pelo traçado da Calçada.

As diferenças morfológicas entre estes elementos urbanos sublinham a característica comum, a pendente acentuada. A utilização desta designação toponímica parece ter uma origem popular consolidada pelo uso e costume, seguramente derivada da inclinação pronunciada do arruamento e, no caso da Rampa das Necessidades, pelo seu papel de articulação rampeada de dois espaços excepcionais, sem a qual poderia ter uma outra designação toponímica como Ladeira, Calçada, Travessa, Rua ou mesmo a que chegou a ter por referência à sua posição relativa à Praça da Armada, então Praça de Armas: Alto.

O Regueirão

O termo regueirão tem o significado de grande rego, vala ou sulco onde corre água. Norberto de Araújo identificou a origem topográfica da toponímia e do próprio Regueirão dos Anjos que “foi vale natural, onde depois de correr água, nos séculos velhos, correu o trânsito”⁴⁷¹, único arruamento que sustenta esta designação toponímica em Lisboa.

⁴⁷⁰ “O topónimo resulta de uma antiga ermida da N.ª Sr.ª das Necessidades que ali houve a partir de 1607. Pedro de Castilho, conselheiro de D. João IV comprou as casas ligadas à ermida e transformou-as na sua residência bem como mais tarde, ficou com o assento da ermida e mandou erigir a capela-mor. Depois, D. João V comprou o local, grato à Senhora das Necessidades pelas melhoras da doença que padeceu, e ampliou a ermida, fez um palácio para si (que foi Paço Real até 1910) e ainda um hospício e um convento(que doou em 1744 à Congregação do Oratório).

Com a extinção das ordens religiosas em 1834, o edifício do convento foi anexado para os serviços da Casa Real e em 1950, foi transformado em sede do Ministério dos Negócios Estrangeiros.” Informação oficial da Direcção Municipal dos Serviços Centrais - Departamento de Serviços Gerais - Divisão de Alvarás, Escrivania e Toponímia, consultada em <http://toponimia.cm-lisboa.pt>.

⁴⁷¹ ARAÚJO, Norberto de, *Peregrinações em Lisboa - Livro IV, Vega / Amigos de Lisboa*, Lisboa, 1992 (2.ª ed.)



fig. 03.1 • Os tipos geo-toponímicos.

- a) Alto do Longo e Alto do Penalva. Traçado urbano sobre a topografia. Planta (1:10.000)
- b) Costa do Castelo. Traçado urbano sobre a topografia. Planta (1:10.000)

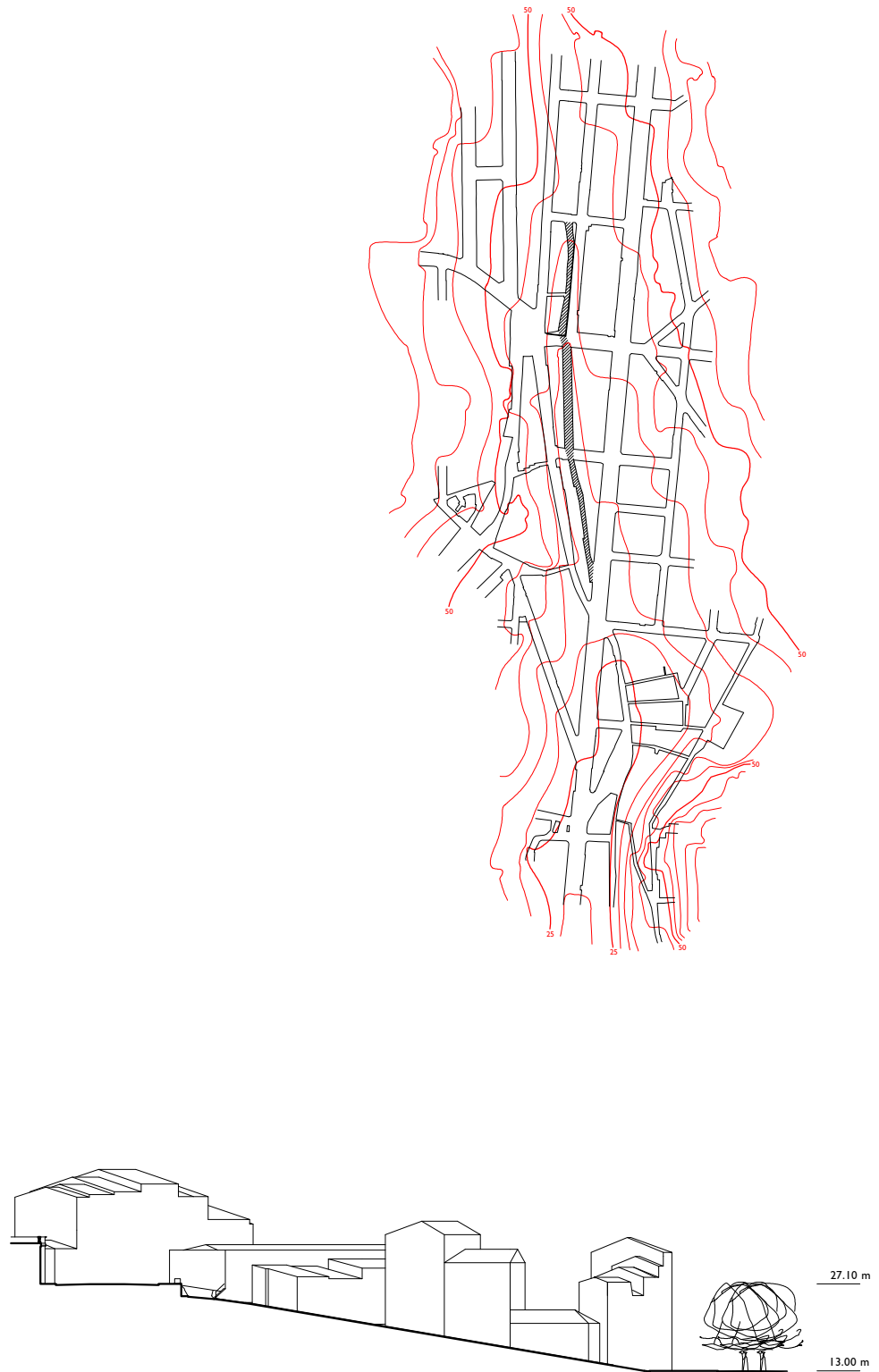


fig. 03.2 • Os tipos geo-toponímicos.

- a) Regueirão dos Anjos. traçado urbano sobre a topografia. Planta (1:10.000)
- b) Rampa das Necessidades. Perfil longitudinal (1:1.000)

A sinuosidade do percurso da linha de vale é mimetizada pelo percurso deste arruamento e a condição de caminho natural para a passagem das águas originou a designação toponímica. Apesar dos efeitos da sedimentação urbana no tempo, o Regueirão manteve numa parte do seu curso a designação original e os seus contornos são reconhecíveis no traçado urbano da cidade.

A Esplanada

Por definição, a esplanada é um terreno plano, largo e descoberto, na frente de uma fortificação ou edifício. A origem do termo parece estar na importação de *esplanade* do Francês ou *spianata* do Italiano, ambas com origem na palavra latina *explanatus*, que significa aplanado ou explicado.

Em Lisboa a utilização desta designação toponímica formalmente é recente e singular, nomeadamente a Esplanada D. Carlos I. A realização da Exposição Internacional de Lisboa, em 1998, com o tema “*Os Oceanos: um património para o futuro*”, foi o pretexto para a reestruturação de toda uma área industrial no limite norte e oriental da cidade, junto ao rio Tejo e nas imediações da Doca dos Olivais. Em toda a intervenção, a criação de novos arruamentos foi associada também à sua nomeação, tendo-se recorrido a designações toponímicas tradicionais e atributos toponímicos ligados aos oceanos, aos Descobrimentos Portugueses, aos personagens marítimos da literatura e banda desenhada, a figuras de relevo para Portugal, a escritores portugueses e suas criações literárias e ainda alguns topónimos ligados à botânica.⁴⁷²

Entre os 102 novos topónimos encontra-se a Esplanada D. Carlos I, nomeando um espaço plano, aberto e regular, limitado a norte pelo plano de água da Doca dos Olivais, e a sul pelo corpo de entrada do Oceanário e os seus espaços públicos adjacentes de enquadramento, que recuperou uma designação tradicional actualmente em desuso.

03.5. Os tipos funcio-toponímicos.

A função urbana como referência para a designação

Nos tipos funcio-toponímicos incluímos os elementos cuja etimologia do topónimo está relacionada com a função ou papel urbano que desempenham ou que está na origem da designação. Assim, incluímos nesta categoria a **Avenida**, o **Cais**, o **Caminho**, o **Passeio**, a **Travessa** e a **Vila**.

A Avenida

A palavra avenida tem origem na palavra francesa *avenue*, que deriva do verbo *venir*, chegar. A Avenida é na raiz etimológica o caminho ou percurso de chegada desde a rua ou estrada principal a um sítio, a uma casa de uma propriedade, por vezes ladeada por árvores. A identificação da avenida com a função de arruamento de chegada a um local específico foi perdendo importância enquanto o termo se generalizou no contexto urbano para designar uma rua excepcional, larga e arborizada, chegando à realidade portuguesa com essa definição.

⁴⁷² Segundo a informação oficial da Direcção Municipal dos Serviços Centrais - Departamento de Serviços Gerais - Divisão de Alvarás, Escrivania e Toponímia, consultada em <http://toponimia.cm-lisboa.pt>.

Em Lisboa existem cerca de 150 avenidas, localizando-se a maior parte delas na área comumente nomeada *Avenidas Novas*, onde constituem o traçado de expansão oitocentista da cidade. As restantes são elementos singulares do traçado urbano da cidade, constituindo nesses contextos elementos de excepção do espaço público. Estes arruamentos correspondem a uma grande diversidade de arruamentos que partilham a característica de serem arborizados, independentemente da arborização ser feita através de alinhamentos simples ou compostos existe sempre a transposição de uma ideia de natureza consubstanciada nestes elementos naturais para o espaço artificial e humanizado da cidade..

No entanto, a recente atribuição desta designação toponímica a arruamentos com um perfil exclusivamente rodoviário e não arborizado, formalmente mais semelhantes a estradas ou vias rápidas, veio promover uma ruptura nos referentes tradicionais de identificação morfo-toponímicos.

O Cais

Cais radica na palavra francesa *quai*, cuja definição é estrutura para embarque e desembarque nos portos ou cursos de água, normalmente construída paralelamente à margem. O significado manteve-se inalterado na migração entre idiomas e ao longo do tempo, sendo adaptada a sua utilização para estruturas similares noutros contextos, como por exemplo nas estações de caminho-de-ferro.

Em Lisboa existem sete arruamentos com a designação cais. Destes sete Cais, o Cais da Lingueta persiste ainda como memória do Tejo chegar a esse ponto antes do aterro portuário, enquanto o Cais do Sodré, apesar de nomear oficialmente apenas uma pequena artéria paralela ao rio, coloquialmente designa a área ribeirinha envolvente à Praça Duque da Terceira, antiga Praça dos Romulares ou Remolares, sítio da primitiva praia onde o rio chegava antes do aterro do porto de Lisboa. Do conjunto de cais que persistiram no tempo, o Cais do Gás permanece junto à margem. Os restantes quatro destes arruamentos datam da edificação da Exposição Internacional de Lisboa, em 1998, recuperando uma designação toponímica tradicional, apesar de apenas um destes ser fiel à definição de cais, o Cais Português que margina a Doca dos Olivais.

O Caminho

Caminho é uma palavra que radica no latim comum *camminus*, cuja origem celta *cam* significa passagem. Este termo serve para designar genericamente todas as faixas de terreno que conduzem de um lugar a outro. Caminho é sinónimo de estrada, de atalho, de vereda, de via, portanto de espaço que se percorre.

Em Lisboa contam-se oito arruamentos com a designação toponímica caminho. Na sua maioria são percursos lineares em contextos de feição ainda rural ou partes desses elementos onde subsistem antigos traçados e topónimos. Os dois restantes, mais recentes, reintroduziram a designação em percursos delineados no Parque do Tejo e do Trancão.



fig. 03.3 • Os tipos funcio-toponímicos.

Avenidas (a vermelho) sobre um recorte do traçado urbano do centro de Lisboa. (1:25.000)

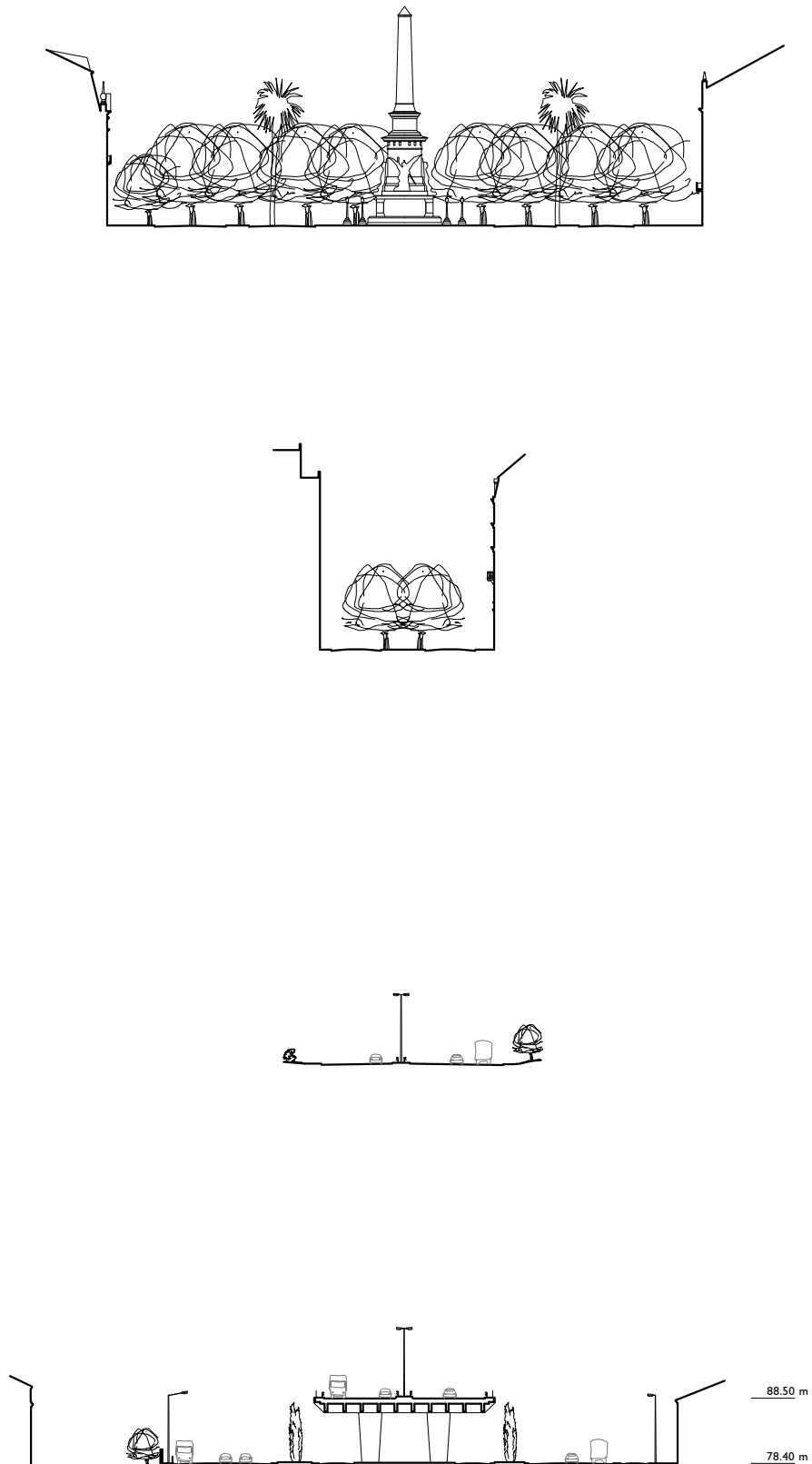


fig. 03.4 • Os tipos funcio-toponímicos. A Avenida. Secções transversais (1:1.000).

- a) Avenida da Liberdade;
- b) Avenida Duque de Loulé;
- c) Avenida Marechal Craveiro Lopes (2ª Circular).

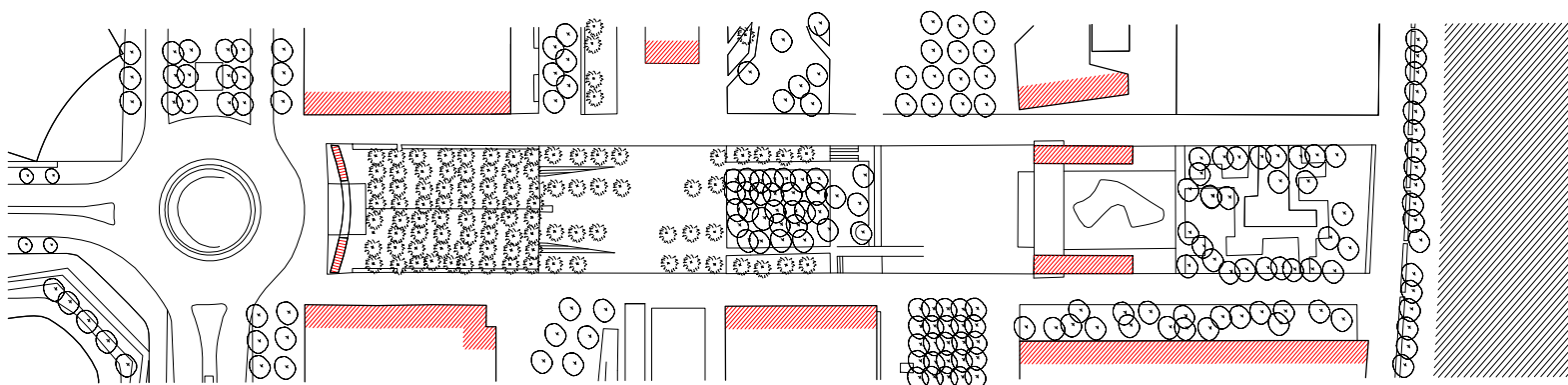
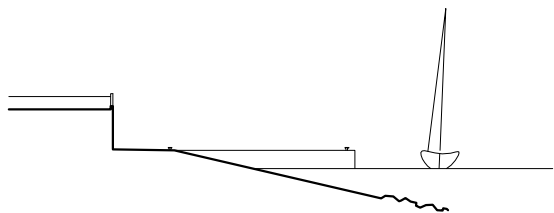


fig. 03.5 • Os tipos funcio-toponímicos.

a) Cais do gás. Secção transversal (1:1.000);

b) Descarga de barco no Cais do Sodré. Fotografia. Arquivo Fotográfico Municipal. Cota: PT/AMLSB/AJG/I00025.

c) Passeio de Ulisses. Planta (1:5000) e secção transversal (1:1.000).

O Passeio

Passeio tem o significado de sítio ou lugar onde se passeia, ou seja, o local onde se caminha com um propósito lúdico.

Apesar de ter existido um Passeio Público na parte sul da Avenida da Liberdade antes da sua abertura, em finais do século XIX, actualmente todos os 19 arruamentos com esta designação em Lisboa foram criados e nomeados no final do século XX, na área urbana da Exposição Internacional de Lisboa, operação que, como referimos, recuperou designações toponímicas tradicionais com o propósito de restaurar a memória de uma série de designações caídas em desuso.

A Travessa

A travessa é uma rua estreita ou curta que põe em comunicação duas ruas hierarquicamente superiores. Esta designação deriva da posição atravessada, de través do arruamento em relação às ruas principais.

295

Em Lisboa existem 364 arruamentos com esta designação. A travessa é a rua de través à rua principal; a rua concorrente e com menor continuidade que a rua principal; ou seja, a rua de menor importância que cruza o percurso estruturador e com este define um traçado em espinha. Assim, a travessa tem uma função ou papel urbano secundário e subjugado hierarquicamente à rua.

Carita identifica a existência em Lisboa, a partir do século XIV, do modelo urbano conhecido pelo nome de “*rua - travessa*”⁴⁷³, formalizado pela repetição justaposta deste traçado hierarquizado, composto por uma rua principal - a rua - e ruas transversais de menor importância que lhe são concorrentes - as travessas. A partir desse século generalizou-se a utilização deste modelo urbano e a sua posterior evolução para um modelo urbano de malha ortogonal, composta por ruas principais, de orientação dominante, com as quais concorrem travessas, estas de menor comprimento e largura.

Este papel ou função urbana de elemento linear subjugado a um outro que atravessa e cuja hierarquia se define comparativamente pela existência dos restantes, orienta a nossa classificação neste conjunto de tipos funcio-toponímicos.

A Vila

Vila tem origem na palavra latina *villa*, provavelmente contraída a partir de um diminutivo de *vicus*, cujo significado é fila de casas, rua ou bairro. A *villa* é uma casa de campo com edifícios de produção agrícola. Actualmente, o significado mais comum de vila é povoação de categoria inferior à de cidade e superior à de aldeia e pode ainda nomear uma casa de campo, composta por vários edifícios residenciais e produtivos, significado mais próximo da sua raiz etimológica.

⁴⁷³ CARITA, Hélder; *Lisboa Manuelina, A Formação de Modelos Urbanísticos da Época Moderna (1495-1511)*, Livros Horizonte, Lisboa, 1999.



fig. 03.6 • Os tipos funcio-toponímicos.

- a) Travessas do Bairro Alto, Bica e Madragoa sobre os respectivos traçados urbanos. (1:10.000);
- b) Vila Berta. Planta (1:5.000) e secção transversal (1:1.000).

Em Lisboa, a existência de arruamentos com esta designação prende-se com a origem e função dos edifícios que configuram o espaço do arruamento, nem sempre público. As Vilas lisboetas consistem comumente em conjuntos de habitação operária, normalmente estruturados linearmente ao longo de arruamentos internos e particulares, tornados públicos através do uso ao longo do tempo. Apesar de maioritariamente serem compostas por edifícios espartanos na composição espacial e decorativa, contam-se alguns casos de vilas de composição mais erudita como é o caso da conhecida Vila Berta.

Criada com o propósito de alojar também a pequena burguesia lisboeta do início do século XX, a Vila Berta consiste numa rua interna, estruturante da agregação linear das habitações que a marginam. O carácter quase doméstico do arruamento deve-se também à posição secundária na estrutura urbana em que se insere no contexto do bairro da Graça.

03.6. Os tipos morfo-toponímicos.

A forma e os elementos de composição da rua como referência para a designação.

297

A terceira categoria de tipos toponímicos que distinguimos agrega os elementos cuja designação toponímica tem origem na forma ou nos elementos de composição da rua. Assim, dividimos os mesmos entre estas dois subtipos: os tipos morfo-toponímicos cuja designação tem origem na **forma do traçado** da rua [o **Beco**, o **Boqueirão**, o **Caracol**, a **Circular**, o **Corredor** e a **Rua**]; e os tipos morfo-toponímicos cuja designação tem origem nos **elementos de composição** do espaço da rua [a **Alameda**, o **Arco**, a **Azinhaga**, a **Calçada**, a **Calçadinha**, o **Cunhal**, a **Escada**, a **Escadinha**, a **Escadaria** e a **Estrada**].

03.6.1. As designações com origem no traçado

O Beco

A génese da designação beco estará provavelmente na palavra latina *via*, que significa rua ou caminho, com a adição do sufixo diminutivo e pejorativo *-eco*. Desta operação resultaria *vieco*, cuja corruptela terá originado a palavra beco. Actualmente o significado da palavra beco prende-se com a qualificação do espaço. O beco é uma rua estreita e curta, escura e por vezes sem saída, o que confirma a hipótese da sua origem.

Na cidade de Lisboa existem 153 arruamentos com a designação toponímica beco, que partilham as características enunciadas anteriormente. Os becos são arruamentos secundários do traçado urbano, espaços lineares filamentosos, que invariavelmente servem edifícios com funções habitacionais ou de armazenagem. Em muitos casos existe um carácter quase doméstico pela apropriação do espaço público com ocupações e actividades dos edifícios privados limítrofes, particularmente dos que constituem impasses.

Em Alfama existem vários exemplos distintos que ilustram bem a diversidade morfológica dos arruamentos com esta designação toponímica, desde os mais exíguos e sem saída, como o Beco dos Cortumes, até aqueles que constituem percursos secundários alternativos aos percursos primários do bairro como o eixo formado pelo Beco de Santa Helena, Beco da Cardosa e Beco do Pocinho ou o longo Beco da Lapa, pontualmente mais amplo pelas sucessivas demolições que aí têm existido.

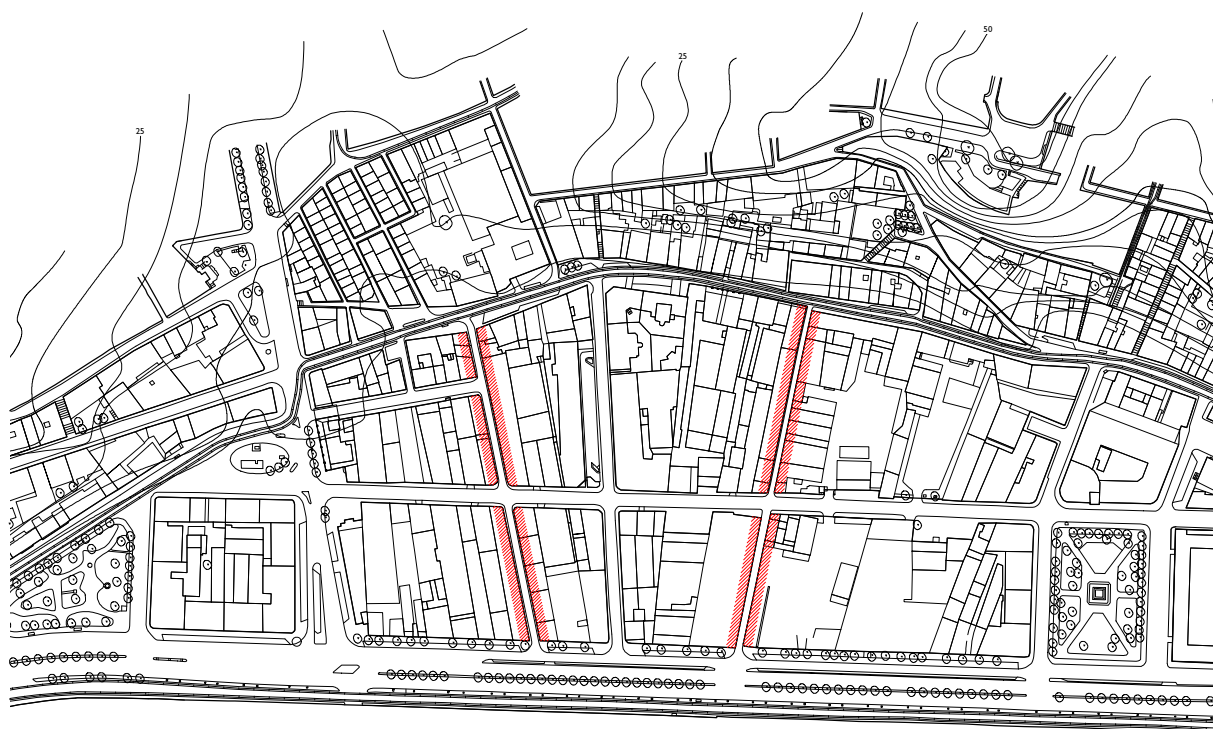


fig. 03.7 • Os tipos morfo-toponímicos com origem no traçado.

a) Becos de Alfama sobre o traçado urbano. (1:10.000);

b) Boqueirões do Aterro da Boavista sobre o tecido urbano. (1:5.000).

O Boqueirão

A designação boqueirão deriva da aplicação do aumentativo *-eirão* à palavra boca. Literalmente, boqueirão tem o significado de grande boca, sendo também sinónimo da abertura de um canal. Este duplo significado remete para a forma tanto da boca como do canal, das quais a secção do arruamento é um mimetismo da primeira e tem origem na segunda.

Apesar de hoje já não abrirem sobre o rio, na cidade de Lisboa persistem quatro boqueirões: dois localizam-se no Aterro da Boavista e os outros dois no Aterro do Jardim do Tabaco. A origem destes arruamentos está ligada à construção e ocupação dos aterros sobre o rio e consistem em canais perpendiculares ao traçado da antiga costa, acompanhando a estrutura de propriedade entre a Rua da Boavista e o Tejo ou entre a Rua do Jardim do Tabaco e o Tejo, conforme os casos. No Aterro da Boavista existem ainda dois outros arruamentos cuja designação toponímica boqueirão foi substituída por rua, o Boqueirão da Palha da Boa Vista, actual Rua do Instituto Industrial, e o Boqueirão da Moeda, actual Rua da Moeda, que na cartografia de meados do século XIX ainda apresentavam as designações primitivas.

299

O Caracol

A palavra caracol tem o significado de hélice, de espiral, e quando está associada a um arruamento significa caminho em ziguezague.

O caracol é um caso particular de uma rua que, com o propósito de vencer o desnível articulando as diferenças de cota, ziguezagueia numa sucessão de elementos lineares, em rampa ou em escadinha, encaixados nas discontinuidades do relevo do sítio e articulados por cotovelos com ângulos mais ou menos acentuados. Assim, esta composição resulta num elemento urbano complexo, cujo nome deriva do seu traçado ziguezagueante e, como tal, encaracolado.

Em Lisboa, o Caracol da Graça é o único existente entre outros que foram destruídos, como o Caracol do Carmo, ou renomeados, como o Caracol da Penha. No caso do Caracol da Graça, os limites são marginalizados por edifícios exclusivamente habitacionais e muros de hortas, o que confere ao espaço público um carácter quase doméstico. A forte relação visual com a cidade, originada pela sua posição topográfica, gera a ocupação dos degraus e muros baixos como assentos para descansar e usufruir da relação privilegiada com a paisagem urbana e da exposição solar a poente.

A Circular

A designação circular provém da palavra latina *circularis* e adjectiva o que tem a forma de círculo.

Comummente a designação circular existe associada ao eixo viário composto pelas Avenida General Norton de Matos e Avenida Marechal Craveiro Lopes, coloquialmente identificado como a Segunda Circular. No entanto esta é uma designação herdada do *Plano Director da Cidade de Lisboa* (1948) coordenado por



fig. 03.8 • Os tipos morfo-toponímicos com origem no traçado.
As Circulares Norte e Sul do Bairro da Encarnação sobre o tecido urbano. (1:5.000).



301

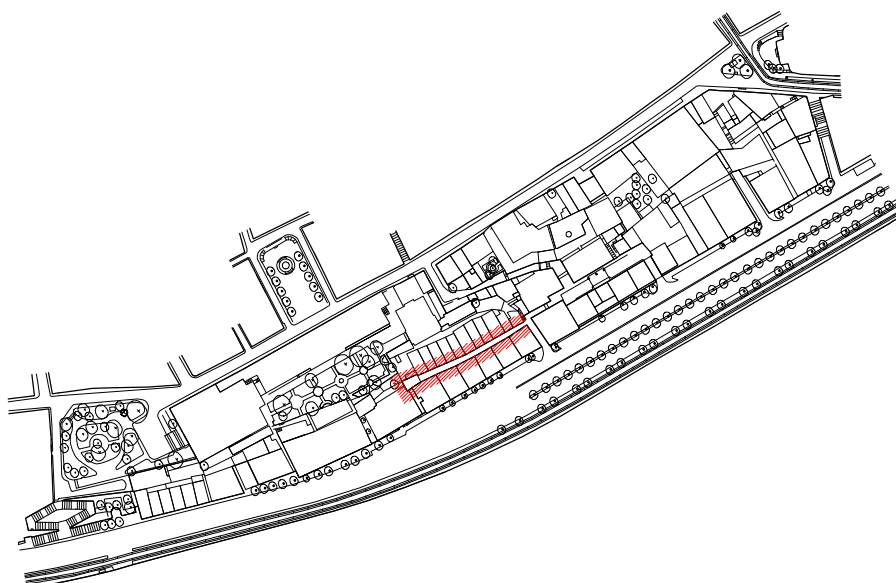


fig. 03.9 • Os tipos morfo-toponímicos com origem no traçado.

- a) Caracol da Graça sobre o tecido urbano envolvente. (1:5.000);
- b) Corredor da Torrinha sobre o tecido urbano envolvente. (1:5.000),

Etiènne de Gröer, em que eram propostos 5 eixos circulares estruturantes dos quais este era o segundo contado a partir do exterior da cidade para o seu núcleo.

Apesar disso, formalmente apenas existem dois arruamentos em Lisboa com esta designação toponímica: a Circular Norte do Bairro da Encarnação e a Circular Sul do Bairro da Encarnação, ambas têm o traçado de círculos perfeitos e fazem parte do plano em forma de asas de borboleta desenhado por Paulino Montez e edificado entre 1940 e 1943 nas imediações do Aeroporto da Portela.

O Corredor

A génese da palavra corredor está no verbo latino *currere* - correr - ao qual foi adicionado o sufixo *-dor*, relativo a profissão ou ao agente que pratica a acção, gerando assim corredor, ou seja, aquele que corre. O sentido linear e contínuo do acto de correr fez com que a palavra adquirisse também, entre outros, o significado de passagem interior por onde comunicam diversos compartimentos de uma casa, de passagem interior entre dois arruamentos ou de rua de jardim.

No caso do Corredor da Torrinha, único exemplo desta designação toponímica em Lisboa, a designação é atribuída a um arruamento estreito e sem saída que corre entre edifícios que comunicam através de passagens superiores. A sua origem resulta da edificação dos edifícios das Tercenas do Marquês e de José António Pereira sobre o primitivo aterro feito nas margens do Tejo, a sul da Rua das Janelas Verdes.

A Rua

Como referimos, a palavra rua tem uma origem identificada por diferentes etimólogos na palavra latina *ruga*, com a qual partilha a origem, com o significado de sulco. Por outro lado, Rykwert procura associar a sua origem à da palavra Italiana e Latina *via*, com raiz no Latim *ire*, que por sua vez radica no termo Indo-Europeu *vahâmi* que significa trazer ou conduzir, significado próximo da raiz *ride* Anglo-Saxónica⁴⁷⁴, partilhada com a palavra *road*, e que está relacionada com a transferência de um ponto para outro, ou seja, um itinerário. A rua reúne assim, etimologicamente, **o significado formal e espacial de canal linear criado pelo tempo e o significado funcional de itinerário**, ou seja, a rua é duplamente lugar e caminho entre lugares. Actualmente rua tem o significado de “*via ladeada de casas numa povoação*”, de “*áled*”, e pode ainda nomear “*todo o espaço por onde se pode caminhar num jardim ou horta*”.⁴⁷⁵

Na cidade de Lisboa cerca de 60% dos espaços públicos têm a designação toponímica Rua. A diversidade morfológica existente entre os mesmos reforça a generalização da sua utilização para nomear os espaços públicos lineares e afirma a noção de rua como um sulco conformado pelo tempo.

⁴⁷⁴ BOHIGAS, Oriol, *La Strada, The Street in Domus*. *Rivista Mensile di Architettura, Arredamento, Arte*, Marzo 1998.

⁴⁷⁵ “*rua*”, in *Dicionário Priberam da Língua Portuguesa* [em linha], 2008-2013, <http://www.priberam.pt/dlpo/rua>, [consultado em Março de 2011]

03.6.2. As designações com origem nos elementos de composição

A Alameda

A designação alameda tem o significado de rua ladeada de árvores, de caminho orlado de árvores de sombra, de passeio arborizado, ou de sítio plantado de álamos, estando esta última palavra na raiz desta designação toponímica.

Em Lisboa contam-se 18 alamedas dispersas pela cidade. Apesar da variação das suas dimensões absolutas, invariavelmente consistem em espaços de alguma importância no contexto urbano em que se inserem e partilham a característica de serem arborizados com alinhamentos de árvores simples ou compostos, com significativa expressão formal.

Apesar de se incluírem nos arruamentos com esta designação casos de expressão mais equívoca como a Alameda do Beato, que chegou a ter a designação de Largo do Beato António, a Alameda Afonso Henriques é de todos os casos aquele que melhor ilustra este tipo toponímico de rua em Lisboa, chegando a ser conhecida apenas por “A Alameda”. Nesta, é evidente a hierarquia superior em relação ao contexto e a plantação ordenada de alinhamentos arborizados que reforçam a composição axial do arruamento em função do Instituto Superior Técnico e da Fonte Monumental, elementos que pontuam os seus topos poente e nascente respectivamente.

O Arco

Arco tem origem na palavra latina *arcus*, proveniente do Proto-Indo-Europeu *arcw*, designando inicialmente a arma arco que disparava a flecha. Actualmente, arco serve também para designar uma porção de circunferência, uma curva ou uma obra de arquitectura com abóbada curva sobre pilares verticais. A transposição da designação do elemento arquitectónico para o espaço público onde se insere gerou a existência de arruamentos com esta designação.

Na cidade de Lisboa existem sete arruamentos com a designação arco, localizando-se a maior parte deles em antigas portas da muralha da cidade, nomeadamente no pano sul da cerca velha, onde ainda persistem passagens sob o edificado, suportadas por arcos ou não.

A Azinhaga

A palavra azinhaga deriva do vocábulo árabe *ar-zinâga*⁴⁷⁶ ou *al-zanaqah*⁴⁷⁷ e designa um caminho estreito, viela apertada entre montes, charnecas ou valados que desempenha um papel importante na estruturação

⁴⁷⁶ SILVA DIAS, Francisco, “Tipologia de Espaços Urbanos - Análise Toponímica” in *3as Jornadas de Toponímia de Lisboa - 1998*, coord. António Trindade, Paula Machado, Teresa Sancha Pereira, CML - DAG, Lisboa, 2000.

⁴⁷⁷ NIMER, Miguel, *Influências Orientais na Língua Portuguesa: Os Vocábulos Árabes, Arabizados, Persas e Turcos*, Edições USP, São Paulo, 2ª ed. 2005 [1942].

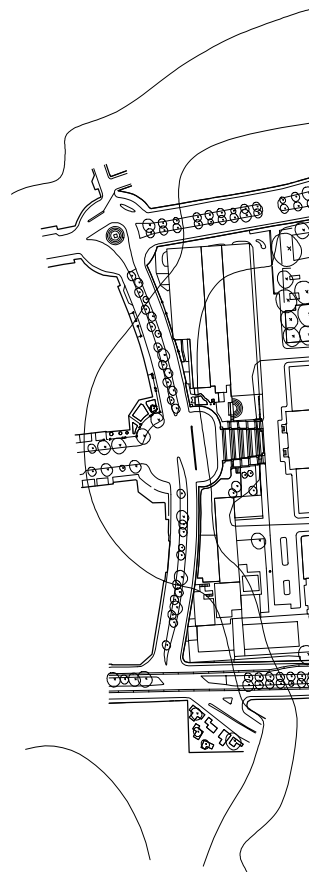
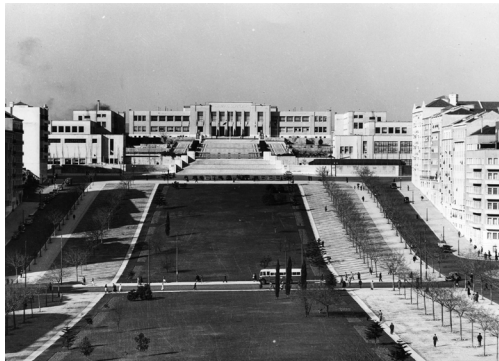


fig. 03.10 • Os tipos morfo-toponímicos com origem nos elementos de composição.

a) Fotografias da Alameda Afonso Henriques. Arquivo Fotográfico Municipal. Cotas: PT/AMLSB/FER/000111, PT/AMLSB/SER/I00262, PT/AMLSB/SER/I00262;

b) Alameda Afonso Henriques. Planta (1:5.000);

c) Alameda Afonso Henriques. Corte (1:5.000),

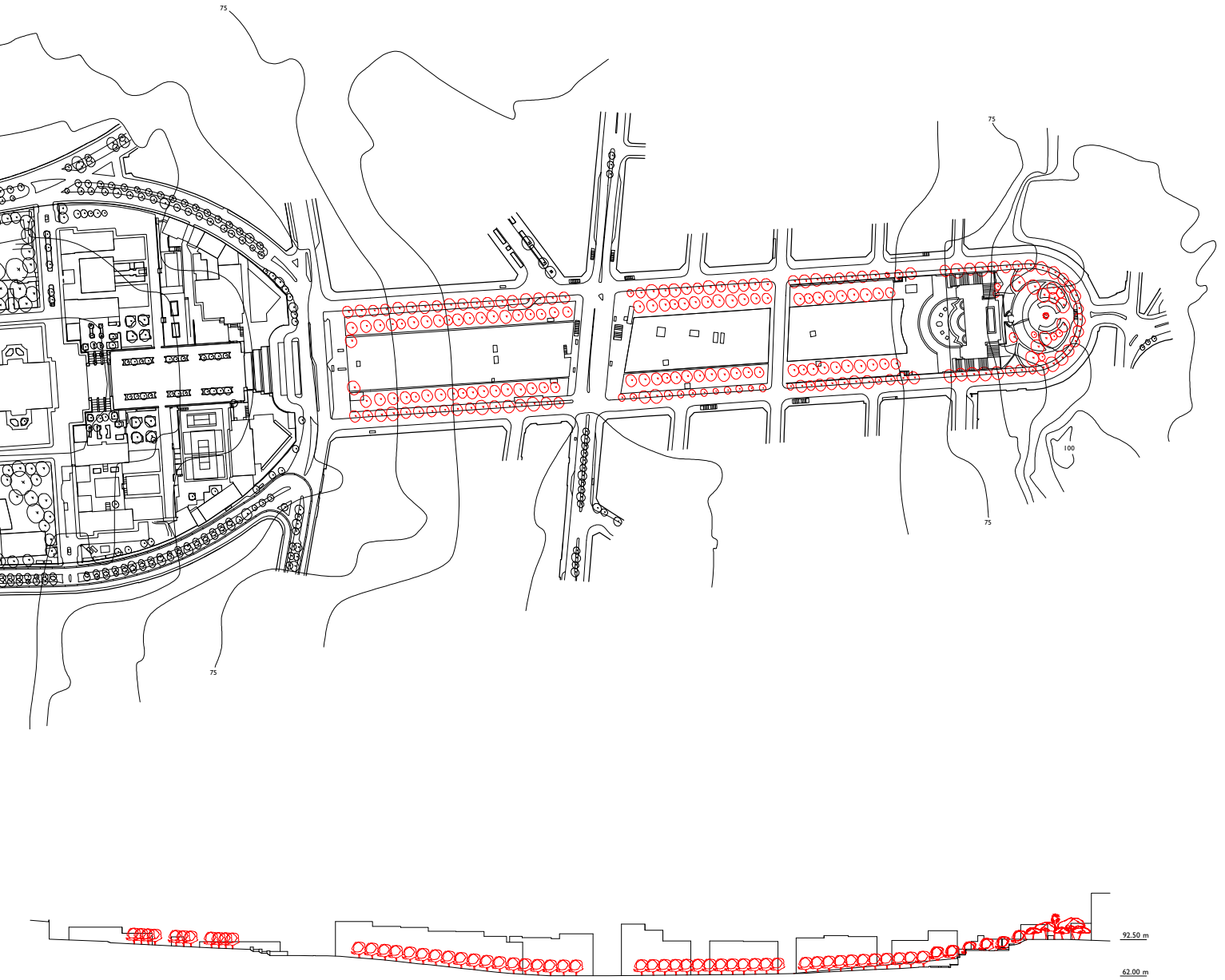




fig. 03.11 • Os tipos morfo-toponímicos com origem nos elementos de composição.

- a) Arcos. Fotografias. Arquivo Fotográfico Municipal. Arco Escuro (PT/AMLSB/EDP/S00646), Arco de Jesus (PT/AMLSB/LIM/000908).
- b) Arcos abertos no pano sul da Cerca Velha sobre o tecido urbano. Planta (1:5.000);
- c) Calçada do Combro sobre o tecido urbano. Planta (1:5.000),

das mobilidades no espaço rural, em particular em áreas de pastorícia. Este caminho pode ser cavado no terreno, marginado por taludes, sebes, muros ou qualquer elemento que impeça o tresmalhar do gado e favoreça o escoamento torrencial das águas das chuvas.

A manutenção do significado e do termo, apesar da corruptela, quando integrado na língua portuguesa originou azinhaga, que hoje utilizamos e frequentemente mantemos após estes elementos serem envolvidos pelo meio urbano.

Em Lisboa contam-se 63 arruamentos com a designação toponímica azinhaga e, independentemente do contexto ser mais ou menos urbano, conseguem-se reconhecer; na maior parte dos casos, o traçado sinuoso do caminho primitivo da azinhaga e os muros e sebes que invariavelmente marginam estes elementos e são essenciais para a sua definição.

A Calçada e a Calçadinha

307

Calçada tem origem na palavra latina *calceare* que significa pavimentar com cal, um meio relativamente simples de estabilizar e aumentar a capacidade de suporte de um solo para a passagem de homens e carga. A evolução natural deste tipo de estabilização foi a pavimentação com pedra. A excepcionalidade dos arruamentos pavimentados com pedra, contrastando com os restantes que seriam em terra compactada, deu origem a que as ruas calcetadas ou empedradas ganhassem o nome da sua pavimentação: calçada.⁴⁷⁸ A pavimentação foi iniciada pelos espaços principais e nos arruamentos mais inclinados para evitar a erosão do chão da rua. O significado actual de calçada é justamente rua ou caminho empedrado, rua ladeiranta ou inclinada, e continua também a designar o conjunto das pedras que formam o pavimento.

Em Lisboa existem 83 calçadas e seis calçadinhas. A maior parte destes arruamentos correspondem a percursos com uma grande utilização, com uma pendente acentuada ou correspondem a linhas de água, daí a necessidade primordial de pavimentar estes arruamentos sujeitos a maior erosão que os restantes.

A pavimentação e o tráfego fomentaram-se mutuamente nestes arruamentos e não é raro encontrarem-se calçadas que correspondem a trajectos importantes para o transporte de mercadorias e pessoas, como a Calçada do Combro, rua de saída das Portas de Santa Catarina em direcção a ponte da Lisboa seiscentista, ainda hoje um percurso importante na cidade, que acolheu a linha do eléctrico 28 já no início do século XX.

O Cunhal

A palavra cunhal tem o significado de ângulo saliente formado por duas paredes de um edifício, ou seja, de esquina.

⁴⁷⁸ Esta evolução pode ser identificada por exemplo no modo como em meados do século XVI, no “*Sumário...*” de Cristóvão Rodrigues de Oliveira, diversos arruamentos eram identificados com a designação “*Rua da calçada...*” seguido do atributo toponímico, como por exemplo a Rua da calçada do Carmo ou a Rua da calçada de Nossa Senhora do Monte.

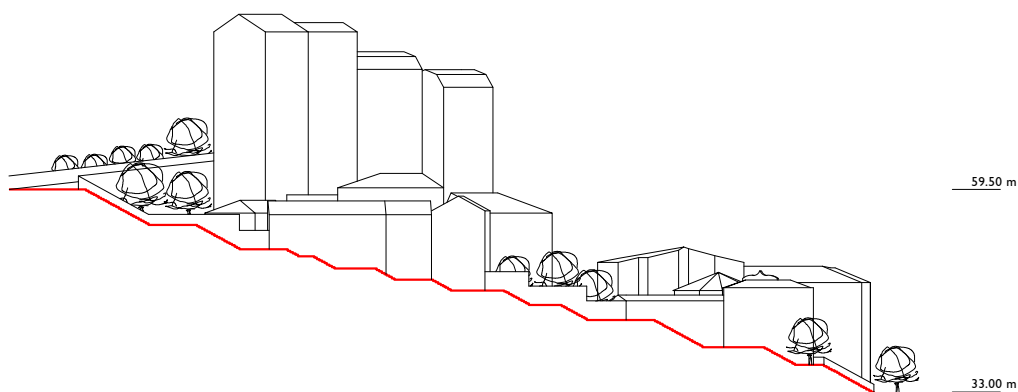
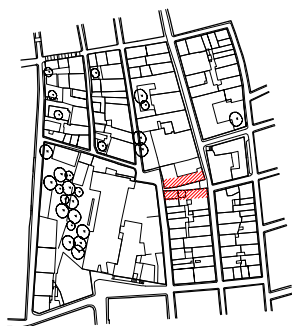
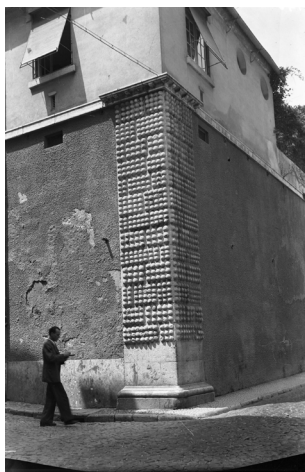


fig. 03.12 • Os tipos morfo-toponímicos com origem nos elementos de composição.

- a) Cunhal das Bolas. Planta (1:5.000). Fotografia. Arquivo Fotográfico Municipal. Cota: PT/AMLSB/EDP/000833;
- b) Escadinhas de São Crispim. Planta (1:5.000) e Perfil longitudinal (1:500).

Em Lisboa existe um caso singular de um arruamento com esta designação toponímica, o Cunhal das Bolas, localizado no Bairro Alto, entre a Rua da Rosa e a Rua Luz Soriano. À semelhança do caso dos arcos, o arruamento, que consiste espacialmente numa travessa entre as ruas que articula, toma o nome do elemento arquitectónico mais caracterizador do espaço, que neste caso consiste no singular cunhal de pedra ornamentado com esferas, associando assim a designação do arruamento ao excepcional “*cunhal das bolas*”.

A Escada, a Escadinha e a Escadaria

As designações toponímicas escada, escadinha e escadaria têm todas a mesma raiz - escada - uma série de degraus pelos quais se sobe ou se desce.

Na cidade de Lisboa existem diversos espaços cujo plano do chão é constituído por degraus e patamares, alguns como adro de um monumento ou edifício excepcional, outros acompanhando ruas ou atravessando parques e jardins, e ainda outros que constituem todo o arruamento. No entanto, na toponímia apenas existem 33 escadinhas, uma escada e uma escadaria. Com variações no traçado, dimensão, função e posição topográfica, apesar de comumente se disporem perpendicularmente à pendente, a presença dos degraus que dão origem à designação é constante.

Como característica comum, as escadinhas são arruamentos com acesso condicionado pela existência dos degraus, relativamente reservadas e segregadas do restante traçado urbano. Os seus limites laterais são constituídos normalmente por habitação ou muros cegos. Por outro lado, a ocupação dos degraus pelos seus moradores como extensão da casa, em particular os patamares de dimensão mais generosa, é potenciada pela própria segregação espacial.

A Estrada

A palavra latina *strata* significa estrada pavimentada, com origem em *sterno/sternere* que significa estender, pavimentar. A descendência de *strata* originou diversas palavras com o mesmo sentido em diferentes idiomas: em árabe *siraat*, em inglês *street*, em italiano *strada* e em português *estrada*. Actualmente a palavra estrada tem o significado de caminho, geralmente pavimentado, que vai de um ponto a outro, onde podem transitar veículos, pessoas ou animais.

Na cidade de Lisboa existem 40 arruamentos com a designação toponímica de estrada e, apesar de alguns ainda manterem a fisionomia e envolvente não urbana de origem, alguns destes arruamentos evoluíram para um estado de maior urbanidade,⁴⁷⁹ devido a um processo de sedimentação urbana e consolidação dos seus limites, embora mantendo a toponímia original como é o caso da Estrada das Laranjeiras/Estrada da Luz ou da Estrada de Benfica.

⁴⁷⁹ Apesar da urbanidade ser uma qualidade dos indivíduos ou da sociedade, podemos servir-nos dela, por abuso, para qualificar espaços de ambiente urbano mais refinado. MERLIN, Pierre, CHOAY, Françoise, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, PUF, Paris, 2000 [1988].

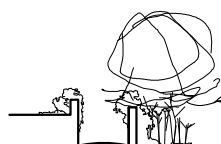
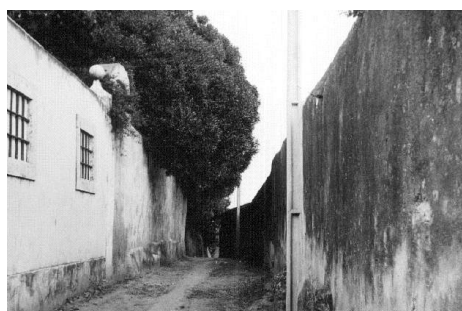


fig. 03.13 • Os tipos morfo-toponímicos com origem nos elementos de composição.

- a) Estrada das Laranjeiras / Estrada da Luz e Estrada de Benfica sobre o traçado urbano actual de Lisboa. (1: 50.000)
- b) Azinhaga do Porto. Secção transversal (1:500). Fotografia. Arquivo Fotográfico Municipal. Cota: PT/AMLSB/AJG/102887.

03.7. O nome da rua: adequação e coerência.

A diversidade das designações toponímicas que se reconhece em Lisboa foi apresentada por Appio Sottomayor como um valor em perigo nas III Jornadas sobre a Toponímia de Lisboa, no ano de 1998.⁴⁸⁰ Talvez não seja coincidência que o Edital n.º 86/2009 de 16 de Setembro, que oficializou a designação de 102 topónimos atribuídos em 1998 aos espaços da Exposição Internacional de Lisboa quando a mesma foi reconvertida numa área da cidade, o actual Parque das Nações, tenha ratificado a recuperação de um conjunto de designações entretanto caídas em desuso, como cais, passeio e caminho, e mesmo a introdução de novas designações no léxico lisboeta, como esplanada.

Se “*a menor das exigências de um utilizador da cidade é a de ser capaz de se encontrar*”,⁴⁸¹ a utilidade da diversidade lexical das designações é evidente quando contribui para o reconhecimento dos lugares que designam e mesmo para o enriquecimento do léxico morfológico com que a cidade é edificada. Assim, mais importante do que a recuperação das designações toponímicas é o seu uso adequado, ou seja, a coerência entre a designação que é dada e as características do elemento morfológico que é nomeado. Essa coerência depende do contexto cultural urbano em que os elementos e a sua designação toponímica estão inseridos para não resultarem desprovidos de significado. Ignorar este princípio básico progressivamente conduzirá à erosão do seu sentido e da própria legibilidade da cidade a partir do seu espaço público.

⁴⁸⁰ SOTTOMAYOR, Appio, “A Toponímia das Ruas que não o são” in *3as Jornadas de Toponímia de Lisboa - 1998*, (coord.) António Trindade, Paula Machado, Teresa Sancha Pereira, CML - DAG, Lisboa, 2000.

⁴⁸¹ PANERAI, Philippe, MANGIN, David, *Projet Urbain*, Éditions Parenthèses, Marseille, 1999.

Segunda Parte II

A origem da rua

Capítulo 04 . Situação topográfica

Capítulo 05 . Iniciativa e propósito

Capítulo 06 . Concepção

Capítulo 07 . Produção

“...a natureza de uma coisa é o seu fim, já que, sempre que o processo de génese de uma coisa se encontre completo, é a isso que chamamos a sua natureza, seja de um homem, de um cavalo, ou de uma casa.”¹

Aristóteles, *Política*

¹ ARISTÓTELES, *Política*, edição bilingue trad. a partir do grego, Vega, Lisboa, 1998.

Ao considerarmos a morfogénese² essencial para a compreensão e interpretação morfológica das ruas, ou seja, ao entendermos que a origem da forma é tão importante como a forma resultante, neste caso da rua, devemos procurar as relações entre a **forma** da rua e os factores que estiveram na sua **origem**. Neste contexto interessa-nos tanto o processo de formação como a forma resultante porque sem esse conhecimento apenas podemos partir de imagens e formas descontextualizadas e vazias de significado para construir as nossas referências e memórias. Acreditamos que o significado, o carácter, que uma forma transporta só é completamente apreensível se buscarmos a origem da forma e as relações que são estabelecidas entre a forma e os factores que a geraram.

A forma da cidade, ou dos elementos que a compõem, reveste-se de uma complexidade que é gerada pela concorrência de diversos factores, que podem ser enquadrados em diferentes temas de estudo aos quais distintos campos disciplinares têm conferido importâncias igualmente distintas.³ O que é facilmente explicável pela diversidade de campos disciplinares que se sobrepõem no estudo da cidade.

Assim, a **origem** de uma rua pode ser explicada a partir de diferentes temas ou factores, e o mais comum é mesmo uma rua ter mais do que um factor a concorrer na justificação da sua **forma**. Pode até existir um modelo conceptual forte na essência da sua definição, mas apenas um modelo não é suficiente para conformar um espaço complexo como as ruas que estamos a tratar. Abordamos elementos morfológicos,

² A palavra "morfogénese" deriva da agregação das palavras gregas *morphé* e *genesis*, literalmente significando a génese da forma. Apesar de usualmente ser aplicada em contextos biológicos, a sua utilização no campo disciplinar da Morfologia Urbana tem sido recorrente e cada vez mais frequente. A escolha da sua utilização prende-se particularmente com o entendimento da cidade ou do objecto urbano como um objecto complexo e em contínua mutação. "A cidade é a acumulação e a integração de diversos indivíduos e pequenas acções de grupo, governadas por tradições culturais e modeladas por forças económicas e sociais no tempo. (...) O estado dinâmico da cidade, e a relação permeável entre os seus elementos, levaram muitos morfologistas urbanos a preferirem o termo "morfogénese urbana" para descreverem o seu campo de estudo." in MOUDON, Anne Vernez, "Urban morphology as an emerging interdisciplinary field" in *Urban Morphology I*, 1997. p. 3-10.

³ As abordagens de distintos campos disciplinares, e por vezes no mesmo campo disciplinar, a uma mesma entidade urbana podem partir de temas muito distintos. Por exemplo a interpretação da cidade a partir do quadro geográfico e climático que a suporta, a partir de elementos da demografia, ou a partir do valor do solo urbano. No nosso caso partimos da forma da cidade, em particular da forma das ruas, para o seu conhecimento, interpretação e explicação.

artefactos urbanos, que fazem parte de uma cidade “*à continuité de vie*”,⁴ e a **origem** da maior parte destes elementos não nos parece justificável apenas por um factor singular, apesar de alguns terem mais importância que outros na geração da forma de uma rua específica.

Assim, nesta parte da dissertação, que parte da análise morfológica para a interpretação da origem da forma da rua, elegemos um conjunto de temas que nos pareceram essenciais para explicar o processo de morfogénese da rua. Optámos deste modo pela **decomposição da origem da rua em quatro temas de classificação** tipológica que nos parecem pertinentes pelo seu encadeamento no próprio processo de conformação da rua: a **Situação topográfica**, a **Iniciativa e Propósito**, a **Concepção** (ou a ideia) e a **Produção**. O cruzamento destes temas com a forma das ruas tem o propósito de definir tipos analítico-descriptivos da formação e conformação da rua a partir da análise morfológica das ruas que compõem o nosso *corpus*, elegendo alguns desses elementos como exemplos-tipo de modo a permitir uma melhor compreensão dos mesmos.

Qualquer rua do nosso *corpus* de estudo do tecido urbano consolidado e legível da cidade de Lisboa existe sobre um suporte geográfico específico que lhe é preexistente, este é para nós o primeiro tema de classificação. Ou seja, a tipificação das ruas a partir da sua **Situação topográfica** ou da relação que estabelecem com o quadro topográfico de suporte ao seu traçado.

O segundo tema de classificação refere-se à **Iniciativa e Propósito**. Qualquer que seja a rua, mesmo a mais simples, decorre de uma vontade prévia à sua abertura e edificação, e essa vontade tem sempre um objectivo ou um propósito funcional, que podemos considerar mais ou menos válido mas que se encontra sempre presente. A classificação e descrição dos tipos morfológicos das ruas é neste caso feita a partir da identificação e caracterização da iniciativa e propósito que estão na origem da rua.

O terceiro tema para a classificação tipológica das ruas é a **Concepção**. Neste caso, a concepção traduz-se na ideia formal que antecede a rua e a partir de que elementos. Assim, os tipos são definidos a partir de qual a ideia de espaço que está subjacente à criação da rua e quais os elementos que materializam essa ideia.

Finalmente, se o espaço público da cidade é contínuo, qualquer rua para existir na cidade necessita de ser edificada em continuidade com o espaço público preexistente. Assim, o último tema de classificação na construção deste quadro tipológico da origem da rua é a **Produção**. Ou seja, a relação que a rua estabelece com o tecido urbano preexistente quando é edificada.

Construímos assim, a partir da decomposição da **origem da forma** da rua nestes quatro temas de classificação, um quadro tipológico analítico-descriptivo, encadeado e ordenado, que parte dos factores e das acções que operam no tempo sobre o espaço e que podem explicar a formação e conformação da rua.

⁴ Consideramos que Lisboa é uma cidade que continuamente se reedifica à semelhança daquelas a que Pierre Lavedan se refere quando enuncia a Lei da Persistência do Plano. LAVEDAN, Pierre, *Qu'est-ce que l'urbanisme? Introduction à l'histoire de l'urbanisme*, Paris, 1926.

Capítulo 04. Situação topográfica

Quanto à situação topográfica da rua:

As ruas que mimetizam a forma do relevo ou acompanham a sua forma - as ruas geomórficas.

“(…) O sítio da antiga cidade de Lisboa ocupava primitivamente apenas uma colina elevada que se prolongava até à margem do Tejo; mas actualmente a sua extensão abarca vários monte e vales. (…)”
“(…) com as suas cinco colinas e outros tantos vales férteis e muito aprazíveis (…)”^I

Damião de Góis, *Descrição da Cidade de Lisboa*

^I Góis, Damião de, *Descrição da Cidade de Lisboa*, Livros Horizonte, Lisboa, 1988 (1554).

04. Situação topográfica

Quanto à situação topográfica da rua. As ruas que mimetizam a forma do relevo ou acompanham a sua forma - as ruas geomórficas.

04.1. A importância do *topos* para a cidade de Lisboa

319

Consideramos que a identidade da cidade pode ser estudada a partir da sua forma, logo, a partir dos elementos morfológicos que constituem o tecido urbano da cidade.

Apesar de alguns autores defenderem a existência de características comuns que definem uma “cidade ocidental”, baseada numa matriz cultural urbana Europeia em que a rua assume um papel predominante e diversificado, todas estas cidades possuem características específicas que nos permitem distingui-las como únicas. No caso de Lisboa, a diversidade de traçados e ruas que existem no tecido urbano e, sobretudo, a relação particular entre a cidade e o Rio Tejo e entre o tecido urbano e a topografia permitem descrever a sua especificidade, pelo menos desde a descrição de Lisboa de Damião de Góis no século XVI.⁵

Abordamos então em primeiro lugar o caso das ruas de Lisboa que mimetizam as características geográficas do sítio, classificadas por Rouleau no seu estudo sobre as ruas de Paris como “ruas naturais”.⁶

De acordo com Poëte,⁷ é precisamente a combinação entre o sítio, o contexto geográfico, e o caminho, a passagem e ligação, que está na origem da formação e desenvolvimento de uma cidade, enfatizando

⁵ Em meados do século XVI, Damião de Góis descrevia a relação de Lisboa com o sítio do seguinte modo: “(...) O sítio da antiga cidade de Lisboa ocupava primitivamente apenas uma colina elevada que se prolongava até à margem do Tejo; mas actualmente a sua extensão abarca vários montes e vales. (...)” “(...) com as suas cinco colinas e outros tantos vales férteis e muito aprazíveis (...)” Góis, Damião de, *Descrição da Cidade de Lisboa*, Livros Horizonte, Lisboa, 1988(1554). pp. 42-43, 48.

⁶ “(...) les itinéraires de passage dont le trace est lié à la configuration du site géographique de Paris. Il va de soi qu'on n'a pas cherché à porter toutes les voies que l'on peut ainsi dénommer «naturelles» mais toutes les grandes directions du réseau dans cette catégorie. Celle-ci se caractérise en principe par le fait qu'elle n'est pas conditionnée par le reste du réseau. Au contraire, tout le reste du réseau s'est greffé sur elle. Ces voies naturelles se sont formées ou ont été implantés à toutes les époques du développement de Paris et de ses besoins vivriers : anciens chemins rayonnants, tracés parallèles au cours de la Seine et des zones inondables, voies adaptées au relief de Paris. (...)” ROULEAU, Bernard, *Le Tracé des Rues de Paris. Formation, Typologie, Fonctions*, Éditions CNRS, Paris, 1983. pp. 106-107.

⁷ “Des deux données qui sont à la base de la formation et du développement de toute ville: le site et le cadre géographique, la second, par le fait qu'elle se résume dans la voie de passage, représente l'élément actif par excellence. Le site reçoit la ville, mais c'est le chemin qui la vivifie. Le cheminement au long des voies naturelles a permis à l'homme primitif de découvrir le site favorable, auquel la route donne ensuite sa pleine expression urbaine. (...)” POËTE, Marcel, *Introduction à l'Urbanisme*, Sens & Tonka, Paris, 2000 (1929). p.127.



fig. 04.1 • Representação de Lisboa em meados do século XVI. BRAUN, Georg, Hogenberg, Franz, *Theatrum Urbium, Olisipo, sive ut pervetustae lapidum indcriptiones habent, Ulysippo, vulgo Lisbona florentissimum Portugalliae emporiv.; Cascale et Batheleem opp[ida]* in *Theatrum Urbium*, ca.1572 republicado em *Cities of the World, Complete Edition of the Colour Plates of 1572-1617*, Taschen, 2011.

o papel dos percursos naturais como elementos geradores das primeiras ruas com expressão e vivência urbana.

Partindo da topografia e da diversidade morfológica de ruas existentes no tecido consolidado, compacto e legível da cidade de Lisboa, propõe-se a construção de um quadro tipológico, representativo da diversidade morfológica e morfogenética do elemento predominante da constituição do espaço público na nossa cultura - a Rua - em função das características topográficas do relevo de suporte.

Considerando as ruas factos urbanos,⁸ inicialmente estabelecemos uma base de dados da diversidade morfológica das ruas de acordo com a sua posição topográfica e, seguindo o método da análise tipológica⁹ definimos os tipos de ruas e ordenámo-los tendo em conta a sua origem topográfica, constituindo assim um quadro tipológico da sua diversidade.

Para além de uma classificação tipológica da origem das ruas tendo em conta o topos, caracterizam-se as actividades, funções, vivências e papel urbano deste tipo particular de ruas, cuja persistência no traçado urbano atesta a importância das ruas naturais para a identificação dos sítios e seu reconhecimento e apropriação pelos habitantes no tempo longo da cidade.

321

04.2. As Ruas Geomórficas de Lisboa

A sobreposição do traçado urbano e da configuração topográfica permite-nos fazer uma leitura interpretativa a partir da identificação de coincidências entre as características topográficas mais significativas e alguns elementos urbanos. Assim, geramos um quadro de classificação das ruas associadas a posições topográficas específicas, nomeadamente: **rua de cumeada**; **rua de vale**; **rua de costa**; **rua de meia encosta**; e, incluídas nas **ruas “trepadoras”**, a rua perpendicular à pendente, a rua oblíqua à pendente e a rua recortada à pendente.

04.2.1. Rua de Cumeada

A ocupação primária da cumeada, seja por razões de defesa e domínio do território, pela maior salubridade ou facilidade de deslocação, está ligada ao traçar de um percurso mais ou menos sinuoso que corresponde à linha de feito e à progressiva conformação, sedimentada no tempo, de uma rua.¹⁰ A posição dominante da colina sobre o restante território torna-a também o sítio de eleição para a localização de edifícios com funções de referência na organização da cidade, que invariavelmente têm associados a si espaços públicos de excepção.

A adição do eixo linear do feito e dos espaços excepcionais das praças e largos que pontuam o topo da

⁸ Rossi, Aldo, *A Arquitectura da Cidade*, Edições Cosmos, Lisboa, 2001 (1965).

⁹ Assim como é descrito por PANIERAI, Philippe; DEPAULE, Jean-Charles; DEMORGON, Marcelle, *Analyse urbaine*, Éditions Parenthèses, Marselha, 1999.

¹⁰ Este percurso ancestral que se estabelece nos pontos dominantes como forma de ocupação de um território, unido pontos significantes do mesmo de um modo directo, é nomeado por Caniggia e Maffei como o “*Percorso matrice*”, o percurso matriz. CANIGGIA, Gianfranco; MAFFEI, Gian Luigi, *Architectural Composition and Building Typology – Interpreting Basic Building*, Alinea Editrice, Firenze, 2001 (1979).

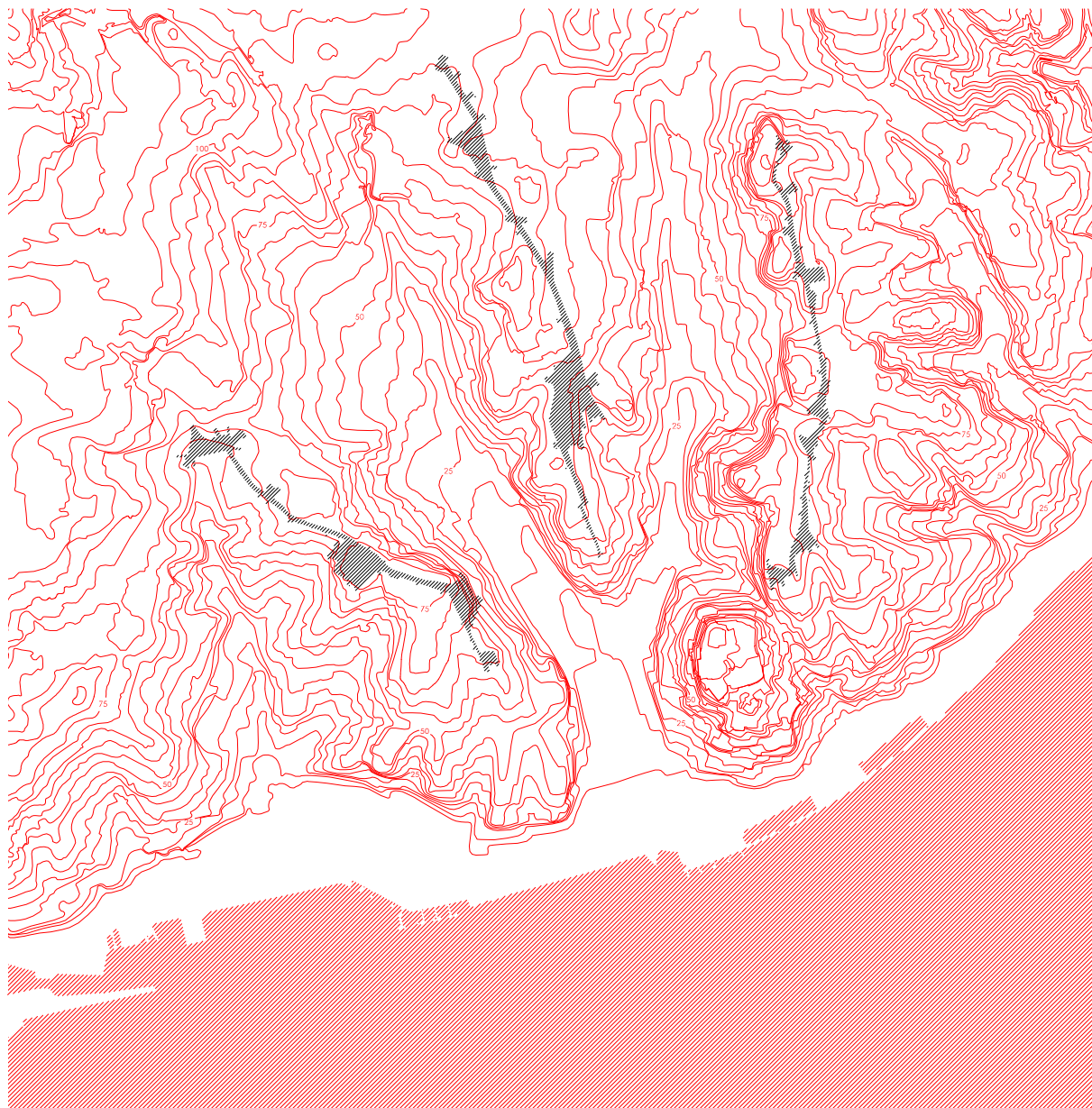


fig. 04.2 • Rua de Cumeada.

Traçado das ruas de cumeada sobre as colinas da Cotovia/Príncipe Real; Santana; e Graça/Penha de França. (1:25.000).



fig. 04.3 • Rua de Vale.

Traçado das ruas de vale sobre os vales de: Lapa; São Bento; São José; Anjos; Santo André; Alfama; e Santo António. (1:25.000).

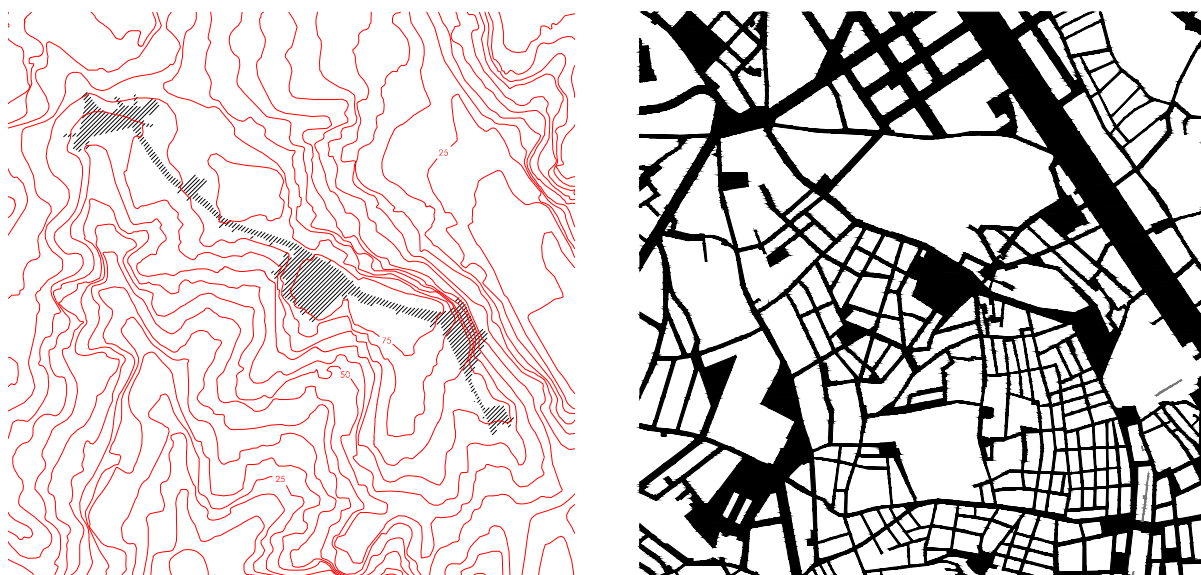


fig. 04.4 • Rua de Cumeada. O caso da colina da Cotovia/Príncipe Real.

- a)** Rua da Escola Politécnica, Rua D. Pedro V e Rua da Misericórdia. Traçado das ruas sobreposto à topografia. (1:20.000).
- b)** Traçado urbano (1:20.000).

colina resulta na conformação de uma **rua de cumeada**. Assim, a **rua de cumeada** é caracterizada por ser edificada no topo da colina, conformada ao longo do tempo através da acumulação de sedimentos urbanos que definem um eixo mais ou menos sinuoso com espaços públicos de excepção associados.

No contexto do tecido da cidade, as ruas de cumeada desempenham papéis importantes como elementos urbanos estruturantes e de articulação de partes distintas da cidade. Quando cruzamos o traçado urbano da parte central de Lisboa com a topografia que o suporta encontramos quase de imediato a coincidência de três importantes eixos estruturantes dos tecidos urbanos que atravessam com as cumeadas das colinas da Cotovia/Príncipe Real, Santana e Graça/Penha de França.

O eixo da Rua da Escola Politécnica, Rua D. Pedro V e Rua da Misericórdia, por exemplo, é um elemento duplamente estruturante e agregador dos vários tecidos urbanos homogéneos adjacentes apesar das suas diferentes origens, influências culturais e períodos de edificação.

325

04.2.2. Rua de Vale

Os talwegues, pela sua menor inclinação quando comparados com as encostas envolventes, são propícios para serem apropriados como trilhos naturais, particularmente para deslocações a grandes distâncias,¹¹ contribuindo para esta vocação a necessidade de manter a linha de vale livre para a passagem de água, mesmo que ocasionalmente, o que impossibilita ou pelo menos dificulta a sua ocupação por edifícios.

A utilização continuada no tempo destes percursos no fundo do vale e o forte constrangimento à edificação nestes canais conduziu à progressiva definição das **ruas de vale** como elementos urbanos lineares mais ou menos sinuosos, veja-se o caso do eixo formado pelas actuais ruas dos Cavaleiros e de Santo André, na Mouraria, ou a Rua da Regueira, em Alfama. Com uma importância primordial nas comunicações a grande distância, a progressiva edificação ao longo dos seus limites tornou-os parte do traçado da cidade, elementos urbanos estruturantes dos tecidos urbanos adjacentes, como no caso da Rua de São Bento e, no caso dos vales mais importantes, estruturantes da própria cidade.

A boa acessibilidade intrínseca dota estas ruas de uma característica que cataliza o florescimento de funções terciárias da cidade. A intensificação de vida urbana que daí resulta enfatiza o papel estruturante destes eixos na cidade e, em alguns casos, origina a sua duplicação através da justaposição e por vezes sobreposição da rua de vale sinuosa original por uma nova rua, mais larga e regular. O conjunto formado pelo eixo da Rua das Portas de Santo Antão, Rua de São José e Rua de Santa Marta e a Avenida da Liberdade é paradigmático deste tipo de configuração espacial que também encontramos por exemplo no conjunto formado pelo eixo da Rua do Benfornoso, Rua dos Anjos, Rua do Regueirão dos Anjos e Rua de Arroios e a sua duplicação com o traçado regular e perfil transversal mais generoso, a Avenida Almirante Reis.

¹¹ CANIGGIA, Gianfranco; MAFFEI, Gian Luigi, *Architectural Composition and Building Typology – Interpreting Basic Building*, Alinea Editrice, Firenze, 2001(1979). pp. 213, 214.

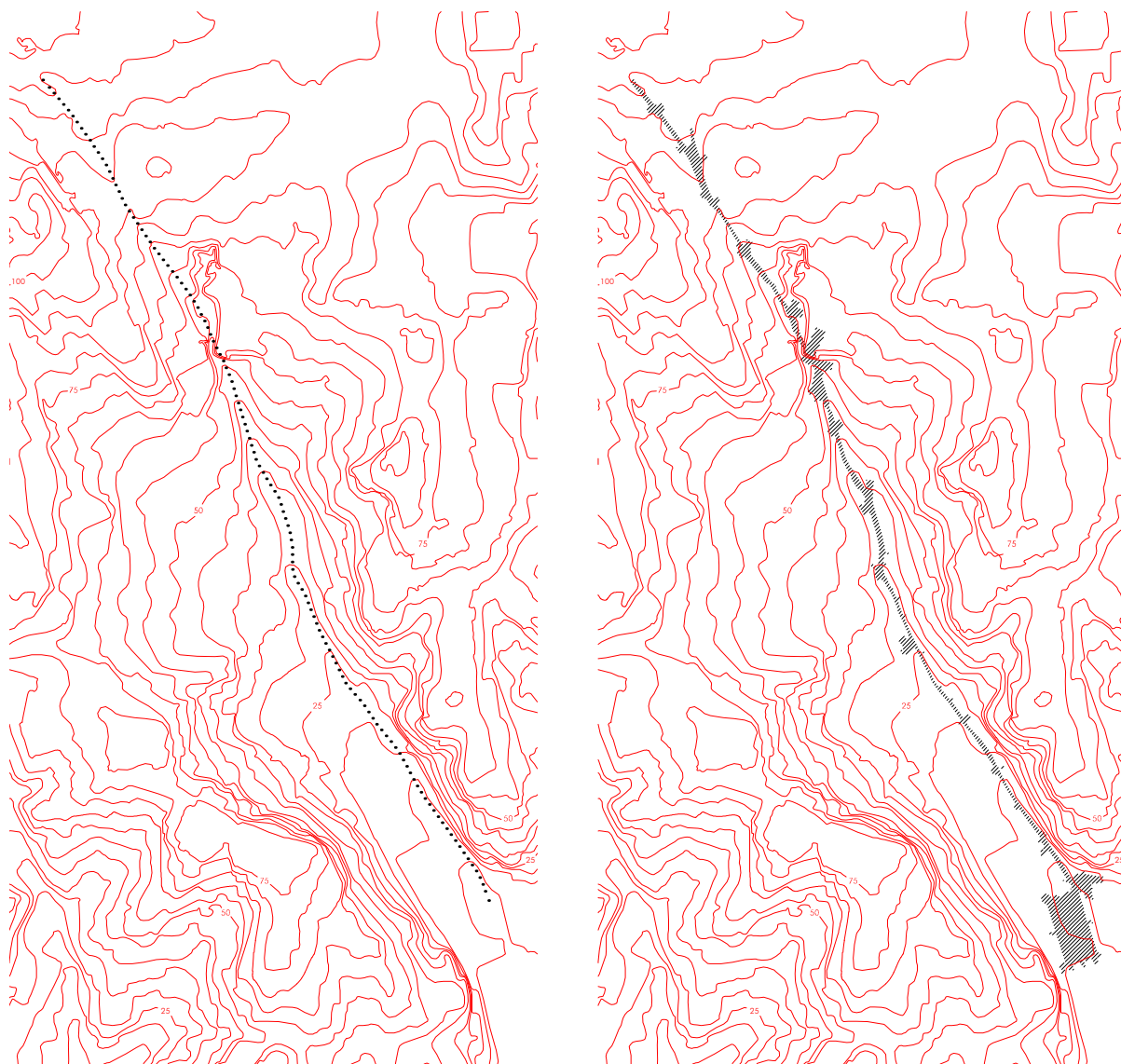
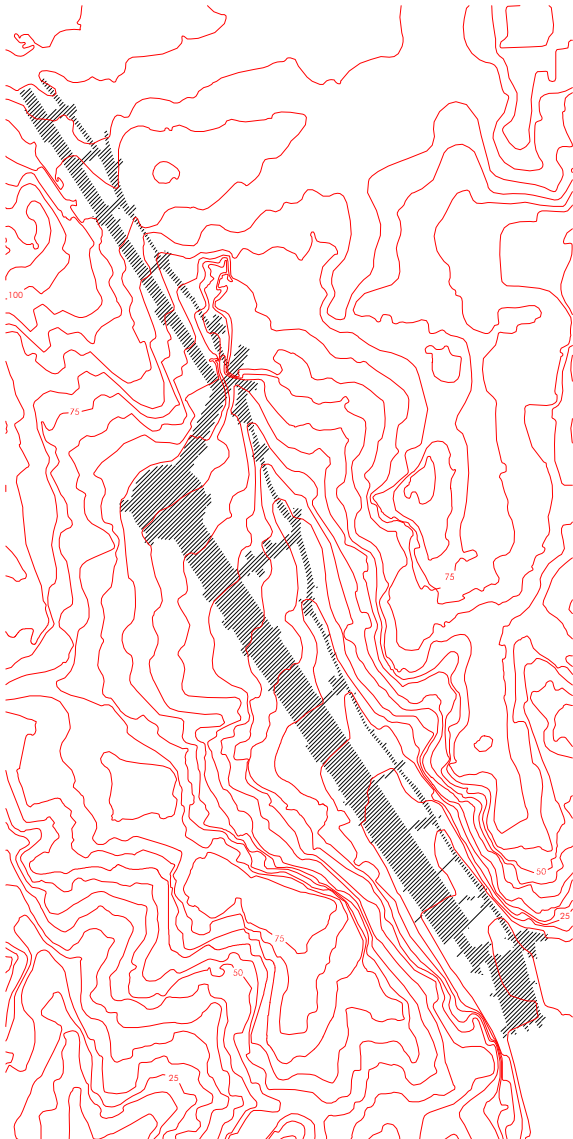


fig. 04.5 • Rua de Vale. O caso do vale da Avenida da Liberdade.

- a) Linha de vale sobre a topografia. (1:20.000)
- b) Eixo composto pela Rua das Portas de Santo Antão, Rua de São José, Rua de Santa Marta e Rua de São Sebastião da Pedreira. Traçado da rua sobreposto à topografia. (1:20.000).
- c) Rua de vale e duplicação pelo traçado da Avenida da Liberdade e António Augusto Aguiar: Traçado das ruas sobreposto à topografia e Traçado Urbano (1:20.000).
- d) Traçado urbano. (1:20.000).



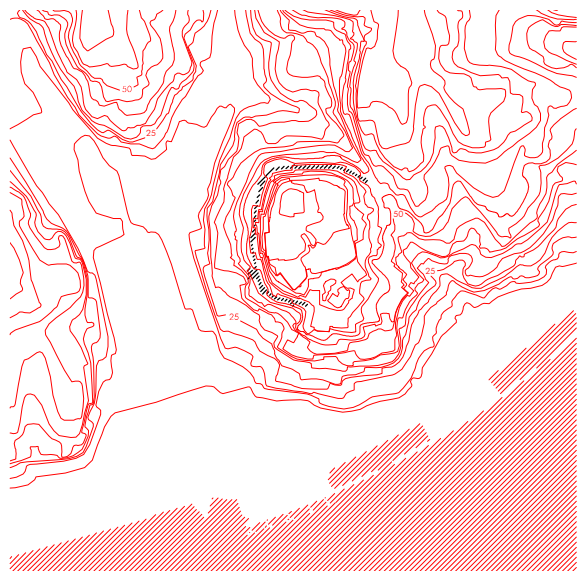
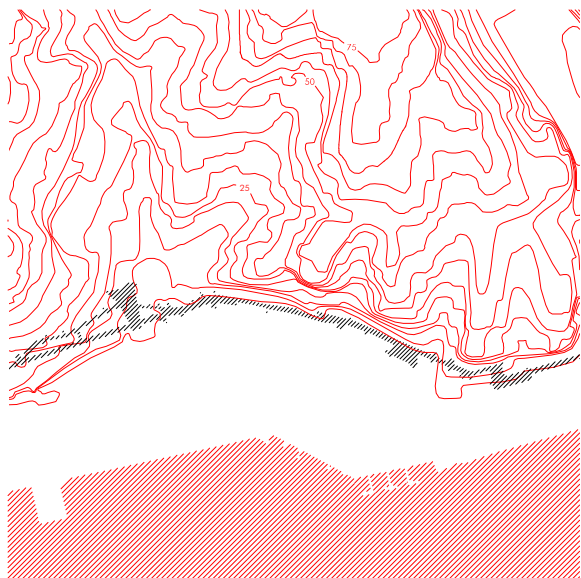


fig. 04.6 • Rua de Costa. O caso da Rua de São Paulo e Rua da Boavista.

a) Traçado da rua sobreposto à topografia. (1:20.000)

b) Traçado urbano (1:20.000).

fig. 04.7 • Rua de Meia encosta. O caso da Costa do Castelo.

a) Traçado da rua sobreposto à topografia. (1:20 000).

b) Traçado urbano. (1:20 000).

04.2.3. Rua de Costa ou Marginal

A linha de costa, para além de conformar um limite, originou um percurso terrestre paralelo ao Tejo, que duplicou a via de transporte fluvial ao longo da margem. O resultado é um caminho ondulante, edificado sensivelmente de nível, que teve os seus limites consolidados ao longo do tempo e, devido aos sucessivos aterros da margem do Tejo e aos processos de adição e de sedimentação urbana, progressivamente foi interiorizado na cidade em relação ao rio.

A conformação da **rua de costa** ou **rua marginal** é ainda hoje identificável no traçado urbano como memória da antiga linha de costa. Tendo a sua génese associada ao percurso que unia pontos importantes ao longo da margem do rio, agregando ao seu eixo espaços públicos excepcionais associados a elementos proeminentes do tecido construído, é ainda uma rua que articula os distintos tecidos urbanos que se justapõem de cada um dos seus lados: tendo de um lado uma pendente mais ou menos acentuada, e do outro o aterro nivelado tradicionalmente relacionado com as funções portuárias e ribeirinhas e que, após a decadência das mesmas, tem sido ocupado por funções urbanas mais variadas.

329

Comummente, devido à sua génese numa linha de charneira entre realidades substancialmente distintas, a rua de costa tem uma secção transversal assimétrica, facilmente identificável nas mais recentes, como a Avenida da Índia, mas ainda reconhecível nas ruas que se tornaram mais interiores ao tecido da cidade como a Rua da Boavista ou a Rua de Xabregas.

Pela sua localização, a rua de costa é uma linha de mediação e trocas entre as distintas realidades ribeirinhas, coexistindo nos tecidos urbanos limítrofes uma grande variedade de funções, como no caso do eixo formado pela Rua de São Paulo e a Rua da Boavista, que fazem parte do caminho ancestral do núcleo de Lisboa para Ocidente, mas também no caso do eixo que segue para Oriente formado pelas Rua da Alfândega, Rua do Cais de Santarém, Rua do Terreiro do Trigo, Rua do Jardim do Tabaco e seguintes até ao Poço do Bispo.

04.2.4. Rua de Meia encosta

Numa colina, o percurso mais eficiente entre dois pontos pode não ser uma linha recta mas uma linha unindo pontos à mesma cota. A **rua de meia encosta** resulta de um processo de formação e consolidação ao longo do tempo e normalmente associa a si alguns espaços de largo ou miradouro, que correspondem a pontos de encontro com outras ruas ou a uma vista aberta sobre a paisagem proporcionada pelas características topográficas.

O traçado arqueado da **rua de meia encosta**, que grosso modo segue a mesma curva de nível unindo pontos importantes,¹² como antigas portas da cidade, pode atravessar diferentes tecidos urbanos, desempenha um papel articulador e é um elemento de identificação comum a diferentes partes da cidade.

¹² GUERREIRO, Maria Rosália, "Spatial Analyses in Urban Morphology. A Geometry for Organic Cities; Lisbon Case Study" in *Transformations of Urban Form. From Interpretations to Methodologies in Practice*, VI International Seminar on Urban Form, Università Degli Studi di Firenze, July 1999, FK1.21-24.

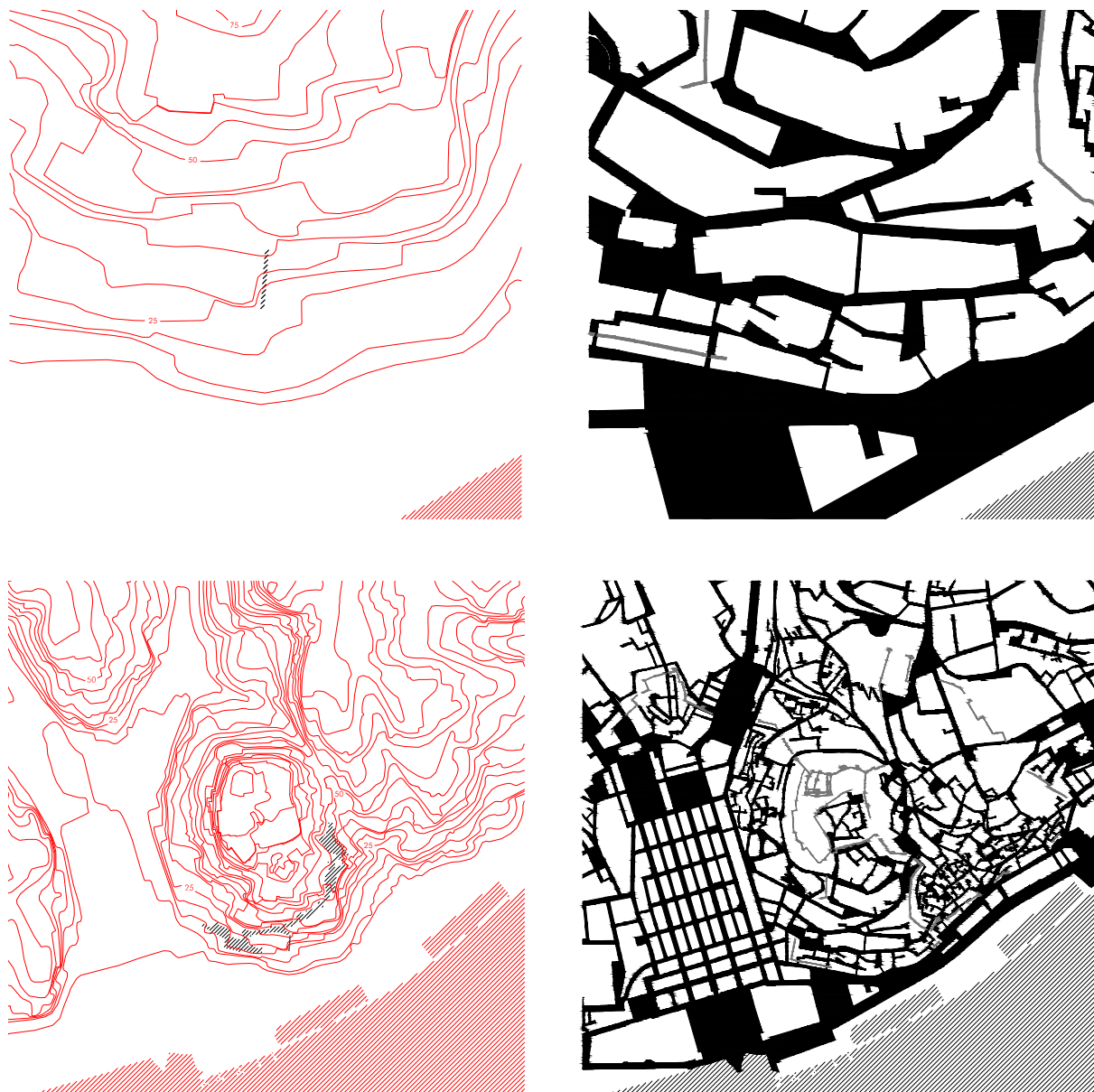


fig. 04.8 • Ruas Trepadoras - Rua Perpendicular à pendente. O caso do Beco do Quebra Costas.

a) Traçado da rua sobreposto à topografia. (1:5.000)

b) Traçado urbano (1:5.000).

fig. 04.9 • Ruas Trepadoras - Rua Oblíqua à pendente. O caso da Rua de Santo António da Sé; Rua Augusto Rosa; e Rua do Limoeiro.

a) Traçado da rua sobreposto à topografia. (1:20.000)

b) Traçado urbano (1:20.000).

A Costa do Castelo é um exemplo paradigmático deste tipo de ruas, no entanto, outros casos dispõem-se segundo o mesmo princípio de relação com a topografia apesar de não ser tão evidente no seu traçado pelas colinas onde assentam não se aproximarem tanto da forma de uma calote esférica e do seu traçado não ser tão fechado, como é o caso da Rua do Passadiço, na Colina de Santana, ou das rua dos Lagares e das Olarias, na Colina da Graça.

04.2.5. Ruas Trepadoras

Numa cidade conformada sobre uma estrutura geográfica composta por colinas e vales, a articulação entre as áreas mais baixas e as áreas mais altas da cidade teve necessariamente de contemplar formas urbanas diversas para vencer os desníveis e inflexões topográficas. Estas diferentes configurações de elementos urbanos são a resposta formal à ocupação sobre as diferentes formas do relevo da encosta ou escarpa, existindo mesmo quando estamos em presença da aplicação directa de uma malha ortogonal sobre uma topografia acidentada como no caso extremo da cidade de São Francisco.¹³

331

Ruas Perpendiculares à pendente

Concebidas com o propósito da criação de percursos rápidos, directos, entre a base e o topo das colinas, as **ruas perpendiculares à pendente** são muito diversas. Variam desde travessas às ruas de meia encosta ou às ladeiras, como no caso do Beco do Quebra Costas ou das Escadinhas do Terreiro do Trigo, até, excepcionalmente, no caso de declives menos acentuados, configurarem elementos estruturantes de parte do traçado urbano. No entanto, a regra para este tipo de ruas é conformarem-se, nos pontos onde o declive é mais acentuado, como escadinhas, mantendo o seu traçado directo entre os dois pontos e cotas que unem.

As escadinhas são ruas com acesso condicionado e relativamente reservadas, segregadas em relação ao restante traçado urbano. Esta característica influencia que sejam marginadas normalmente apenas por habitação, sendo os próprios patamares das escadas, em particular aqueles de dimensões mais generosas, apropriados pelos moradores, como no Beco da Cardosa ou no Beco de São Miguel, em Alfama, ou no Beco das Flores, na Mouraria.

Ruas Oblíquas à pendente

A necessidade de transporte de cargas utilizando a força animal entre as áreas baixas e altas da cidade originou a formação de percursos que seguem uma linha oblíqua à pendente, mais recta quando sobe uma encosta em rampa ou mais encurvada quando sobe uma colina mais esférica, vencendo o declive de modo gradual.

¹³ "(...) The spatial configuration used in response to a localized deformation constitutes what we have called an "urban event". Six types of urban events occur repeatedly on each of the hills under study (...)" LIPSKY, Florence, *La grille sur les collines - The Grid meets the Hills*, Editions Parenthèses, Marseille, 1999. p. 118.

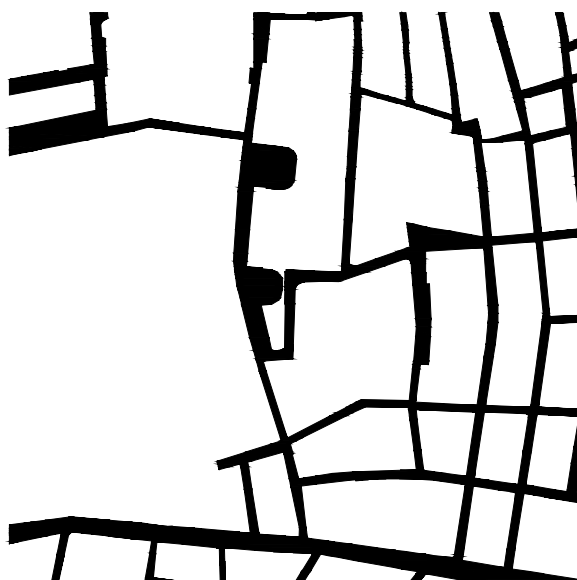
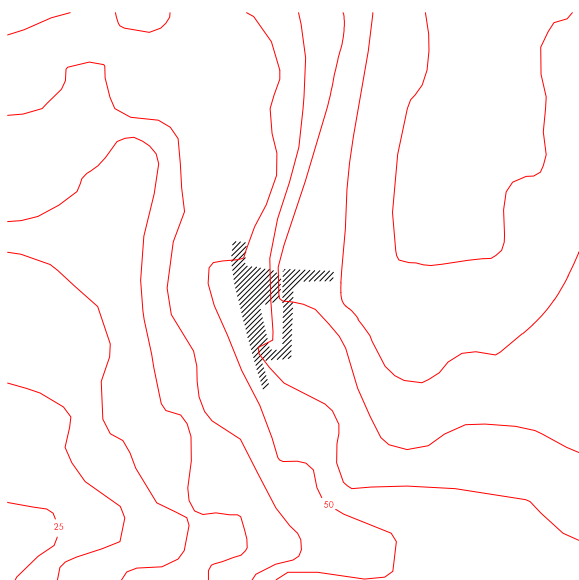
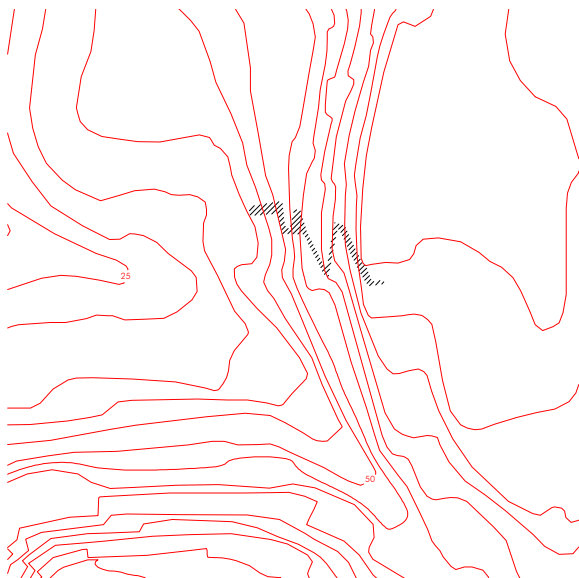


fig. 04.10 • Ruas Trepadoras - Rua Recortada à pendente. O caso do Caracol da Graça.

a) Traçado da rua sobreposto à topografia. (1:5.000)

b) Traçado urbano (1:5.000).

fig. 04.11 • Ruas Trepadoras - Rua Recortada à pendente. O caso da Rua João Pereira da Rosa.

a) Traçado da rua sobreposto à topografia. (1:5.000)

b) Traçado urbano (1:5.000).

A utilização continuada destes caminhos, a elevada conectividade, a maior hierarquia em relação ao contexto e largura necessária para o tráfego que suportavam, conduziu à consolidação progressiva destes caminhos em ruas com uma relativa importância na estruturação de tecidos da cidade assentes nas encostas. A sua configuração tendencialmente linear é deformada e alargada nas intersecções com o restante traçado urbano e pontualmente em espaços de miradouro, como no caso do eixo formado pela Rua de Santo António da Sé, a Rua Augusto Rosa e a Rua do Limoeiro. No entanto, existem casos em que o seu traçado resulta de um projecto, tendo uma geometria mais rigorosa, como a Rua do Carmo, entre o Rossio e o Chiado.

Ainda hoje, este tipo de ruas desempenham um papel estruturante na articulação das áreas baixas e altas da cidade e invariavelmente são estas as ruas que maioritariamente suportam as funções comerciais dos tecidos urbanos da encosta que estruturam, como por exemplo o eixo da Rua de São Pedro e Rua de São João da Praça, entre o Largo do Chafariz de Dentro e a Sé.

Ruas recortadas à pendente

333

Quando a topografia é muito acidentada e a extensão demasiado curta para ser vencida com uma continuidade forçada simples, como as escadinhas, ou através do traçado de ruas oblíquas à pendente, como as ladeiras, são por vezes edificados elementos urbanos mais complexos, composições que resultam da justaposição de elementos rampeados ou de escadinhas recortadas à pendente e encaixadas nas discontinuidades do relevo do sítio.

Comummente esta articulação de diferentes cotas é feita por sistemas compostos por vários elementos morfológicos como: o sistema formado pela Calçada do Garcia e a Calçada de Santana, entre o Rossio e o topo da Colina de Santana; o sistema composto pelas Escadinhas da Saúde, a Rua do Marquês de Ponte de Lima, o Largo da Rosa e as Escadinhas da Costa do Castelo, entre o Largo do Martim Moniz e a Costa do Castelo; ou o sistema composto pela Rua do Carmo, Rua Garrett e Calçada do Sacramento, entre o Rossio e o Largo do Carmo. No entanto, aqui tratamos apenas os elementos lineares singulares que recortam a encosta de modo a vencer o seu desnível.

Dependendo do acidente geográfico onde são implantadas, estas ruas podem ser limitadas apenas por muros ou, pontualmente, servirem edifícios construídos na topografia acentuada ao longo do seu percurso. Devido à localização topográfica, as ruas recortadas à pendente têm, invariavelmente, uma relação visual forte com a paisagem que se observa a partir das mesmas.

Um dos casos mais particulares e exemplar deste tipo de ruas é o Caracol da Graça. Cujo traçado em ziguezague é composto por um conjunto de escadinhas e rampas que inflectem sobre si mesmas enquanto vencem o desnível numa sucessão de curvas e contra-curvas encaracoladas na topografia. No entanto, estas ruas encaixadas nos relevos acentuados podem ter uma grande diversidade de configurações, como são disso exemplo: a Rua João Pereira da Rosa cuja conformação é indissociável do alargamento da Rua do Século com a forma de uma meia laranja; a parte inferior da Calçada do Carmo, que acompanha a entrada

lateral da Estação do Rossio; ou as escadinhas que envolvem a Mãe d'Água da Alegria.

04.3. O Papel das Ruas geomórficas na cidade de Lisboa

A partir deste quadro tipológico de classificação das “ruas naturais” obtemos parte de uma matriz de leitura e interpretação do tecido urbano que sedimentou ao longo do tempo. Escolhemos casos de estudo representativos e exemplares de cada tipo de modo a ilustrá-los. No entanto, a diversidade de elementos que encontramos, no caso de Lisboa, que podem ser classificados nesta tipologia são muito numerosos e permitem atestar a permanência das “ruas naturais” no tempo longo de formação do palimpsesto¹⁴ da cidade de Lisboa.

Os sítios com configurações de relevo semelhantes deram muitas vezes origem a processos de configuração espacial de ruas com as mesmas características. Daí considerarmos as deformações impressas por cada configuração da topografia como parte da definição dos tipos,¹⁵ tão essencial que a taxonomia destes tipos de ruas deriva da taxonomia dos elementos da morfologia do relevo que lhes estão subjacentes.

A procura pela adequação formal da rua ao *topos* que as recebe deve-se, acima de tudo, a uma eficiência e economia na gestão dos recursos da cidade, a adequação ao sítio é um princípio essencial que reconhecemos na edificação das ruas geomórficas. Nestas ruas, que derivaram de processos orgânicos de edificação ao longo do tempo, está presente um dos princípios da arte de edificar que Choay encontra expressa na obra de Alberti,¹⁶ o princípio da economia, da parcimónia, a defesa do conceito de essencial por oposição ao que é acessório, o elogio da modéstia e o horror ao excesso.

A compreensão da edificação como corpo¹⁷, e consequentemente da cidade como um corpo, permite-nos colocar em paralelo algumas características da cidade albertiana com as ruas geomórficas da cidade de Lisboa: a existência de uma diversidade de elementos e partes que a compõem, quer em termos formais quer funcionais; a necessária ordem dessa diversidade de modo à articulação das partes resultar coerente, harmoniosa, inteligível; e a necessidade da unidade do sistema urbano, da sua integridade como um todo.

Assim, na pluralidade da cidade, na sua diversidade, encontramos não só a adequação formal aos fins e

¹⁴ CORBOZ, André, “El Territorio como Palimpsesto” in AAVV (ed. Ángel Martín Ramos), *Lo urbano en 20 autores contemporáneos*, Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona, Edicions UPC, Barcelona, 2004.

¹⁵ “(...) la soumission des formes architecturales à leurs contextes (morphologie urbaine, parcelle...) si elle devient répétitive, peut même, d’une manière paradoxale, transformer des accidents en règles, et des déformes en types. (...)” BORIE, Alain, MICHELONI, Pierre, PINON, Pierre, *Forme et déformation des objets architecturaux et urbains*, Édition Parenthèses, Paris, 2006 (1978). p.190

¹⁶ “(...) pour conformer les membres des édifices, il faut imiter la modestie de la nature. Car, dans ce domaine comme dans les autres, nous louons moins la sobriété que nous blâmons le désir déréglé d’édifier. Il faut que ces membres aient une juste mesure et soient nécessaires pour le projet que tu vas entreprendre. En effet, si tu y as bien réfléchi, toute l’essence de l’édification découle de la nécessité; la commodité l’a nourrie et l’usage l’a anoblie; enfin on en vint à songer au plaisir, bien que le plaisir lui-même ait toujours eu en horreur les excès de tout genre. (...)” ALBERTI, Leon Battista, *L’art d’édifier*. Texte traduit du latin, présenté et annoté par Pierre Caye et Françoise Choay, Éditions du Seuil, Paris, 2004. (Livre I – 9, pp. 80-81).

¹⁷ “(...) Il est nécessaire que les différents membres de l’édifice se cèdent mutuellement le pas si l’on veut obtenir une qualité et une grâce communes à l’ouvrage entier; ainsi, au lieu de concentrer tous ses efforts pour embellir une seule partie au détriment des autres, on les accordera toutes entre elles, si bien qu’elles paraîtront former un seul et même corps bien constitué, plutôt que des membres disjoints et dispersés. (...)” ALBERTI, Leon Battista, *L’art d’édifier*. Texte traduit du latin, présenté et annoté par Pierre Caye et Françoise Choay, Éditions du Seuil, Paris, 2004. (Livre I – 9, p. 80).

sítio, que é recíproca, como nessa adequação formal reside um contributo para a clara identificação de cada elemento ou edificação urbana no todo da cidade.

A partir deste ensaio de classificação tipo-morfológica da origem das ruas em relação à situação topografia que ocupam podemos reflectir sobre a diversidade formal dos tipos e da relação intrínseca que existe entre a configuração espacial das ruas e as características do relevo do sítio que ocupam. Nos casos destas ruas geomórficas de Lisboa essa relação é óbvia e o *topos* condicionou a forma da rua que é edificada, conduzindo à diversidade de tipos que identificámos e descrevemos e também à transposição de uma ordem essencial que existe na configuração do sítio para a configuração da cidade.¹⁸

Acreditamos assim que a identidade da cidade de Lisboa tem parte das suas raízes neste princípio de adequação da forma das ruas à forma do sítio, e defendemos a necessidade de utilização deste princípio arquetípico nas concepções contemporâneas da cidade de modo a contribuir para a edificação de uma cidade inteligível em que a conformação da *urbis* facilita a sua identificação e apropriação pela *polis*.

¹⁸ "(...) Solo quando comprenderemo i nostri luoghi, saremo in grado di partecipare creativamente e di contribuire alla loro storia.", NORBERG-SCHULZ, Christian, *Genius Loci, Paesaggio, Ambiente, Architettura*, Electa, 1979. p. 202.

Capítulo 05. Iniciativa e Propósito

Quanto à iniciativa da promoção e o propósito da edificação da rua.

“Les lotissements ont toujours entraîné la création de voies, le plus souvent rectilignes, pour faciliter la délimitation et le découpage en lots géométriques. (...) Le tracé et la largeur de ces voies reflètent l'esprit des urbanistes de leur époque et la législation des voies urbaines alors en vigueur (...)”¹

Bernard Rouleau, *Le Tracé des Rues de Paris*

¹ ROULEAU, Bernard, *Le Tracé des Rues de Paris. Formation, Typologie, Fonctions*, Éditions CNRS, Paris, 1983. pp. 106-107.

05. Iniciativa e Propósito

Quanto à iniciativa da promoção e o propósito da edificação da rua.

05.1. Sobre a iniciativa e o propósito

339

Uma questão que deve ser colocada em relação à origem da rua é a da sua promoção, ou seja, a quem coube a **iniciativa de edificar a rua**. A edificação de uma rua corresponde à formalização de uma intenção consciente, que pode ser individual ou colectiva e ter origem numa iniciativa **privada** ou **pública**. Em qualquer dos casos, a constituição da rua¹⁹ procura sempre responder a um **propósito** inicial, a um **objectivo**, para o qual a rua é uma resposta formal.

Ao partirmos do princípio que na génese da forma da rua se encontra, entre outros factores, a iniciativa da sua promoção, podemos abordar a relação entre a natureza da **iniciativa**, pública ou privada, e a sua morfologia. Como referimos, quem promove a edificação da rua tem um **objectivo**, uma **intenção inicial** preconizada para a mesma. Assim, a partir da caracterização morfológica de ruas que tiveram origem em tipos de iniciativa privadas ou públicas, e da principal função com que estes elementos foram concebidos, podemos elaborar uma classificação tipo-morfológica de ruas tendo em conta a relação entre a **iniciativa** e o **propósito** que antecedeu a sua edificação.

Apesar de existirem operações cuja promoção é feita por entidades públicas e privadas associadas, não pretendemos tornar demasiado complexa uma classificação que se pretende sintética, portanto, consideramos essas promoções como públicas. Assim, distinguimos tipos de ruas de **loteamento**, associadas à **iniciativa privada**, e tipos de ruas de **urbanização**, de **circulação**, **monumentais** e de **defesa e militares** associadas à **iniciativa pública**.

¹⁹ Como referimos anteriormente, apesar de diversas situações poderem ser integradas nesta categoria de espaço, reflectindo-se essa diversidade morfológica na própria designação toponímica dos espaços públicos, definimos a rua como qualquer elemento do espaço público da cidade que constitua um canal ou corredor, linear e contínuo, assim excluindo os espaços públicos de natureza excepcional do traçado urbano que se afastam destas características, e que cumulativamente satisfaça as funções de passagem e suporte de edificado, ou seja, um elemento morfológico do espaço público que seja linear e contínuo, ao mesmo tempo percurso e lugar.

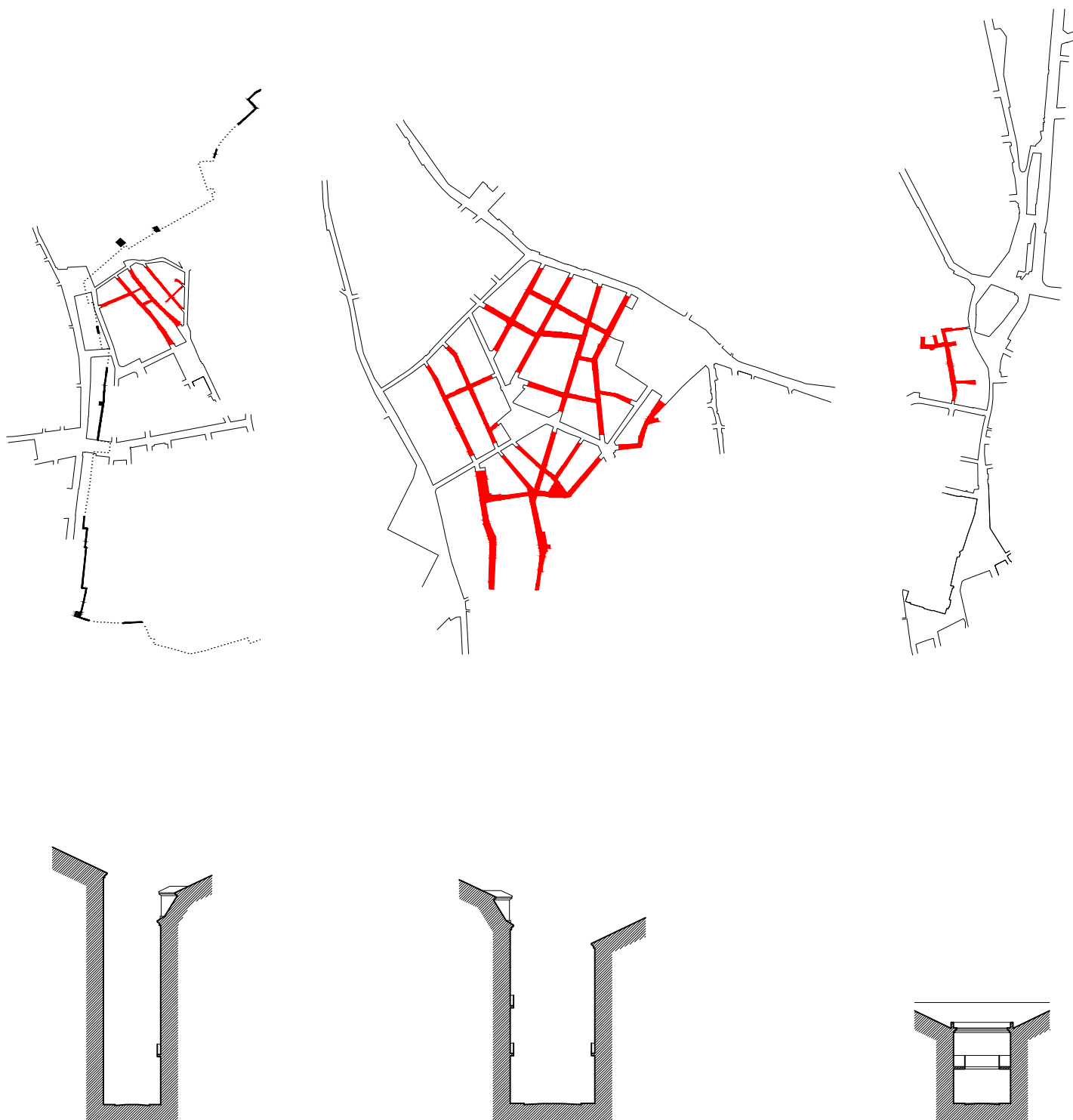


fig. 05.1 • Ruas de iniciativa privada - Ruas de loteamento. Diagramas (1:10.000) e secções transversais-tipo (1:500).

- a) Vila Nova da Oliveira ao Carmo;
- b) Príncipe Real;
- c) Bairro Estrela d'Ouro, na Graça.

05.2. As ruas de iniciativa privada

05.2.1. As ruas de loteamento

Um dos meios mais comuns para a expansão urbana de uma cidade é a adição de traçados e tecidos através do loteamento de um terreno privado em parcelas. Quando um proprietário decide parcelar o seu terreno, o propósito é geralmente maximizar a mais valia da venda e aluguer das parcelas ou edifícios que constrói. A divisão da propriedade obriga cada parcela a ter acesso a partir do espaço público ou comum, logo à criação de espaços livres de cedência que são considerados uma perda económica. Esse espaço, que pode constituir uma rua, pode inicialmente ser um domínio privado colectivo e através do uso no tempo tornar-se público.

A produção de ruas de iniciativa privada sempre edificou a cidade e ocorreu transversalmente nos períodos de desenvolvimento de Lisboa, de um modo mais ou menos controlado pelo poder institucional. Numa operação cujo propósito é obter o maior lucro existe por um lado um princípio de reduzir ao essencial os espaços de circulação e permanência, chegando as áreas de distribuição e circulação vertical dos edifícios a ser colocadas no exterior como na Vila Rodrigues, e por outro aproveitar elementos pre-existent que facilitem a execução no sítio.

Este princípio de economia na edificação contribui para a **permanência de traços**, para a manutenção de elementos que potencialmente são referências e memórias que facilitam a apropriação dos novos espaços pelos habitantes, como por exemplo a Rua da Condessa, na Vila Nova da Oliveira, cujo traçado corresponde ao quatrocentista Caminho Público do Postigo do Carmo preexistente entre os limites das cercas conventuais do Carmo e da Trindade. No entanto, estas operações comumente ocupam áreas relativamente reduzidas, remetendo a permanência dos traços para os limites das propriedades que as antecedem.

Coincidindo o limite da operação com o da propriedade antecedente, em que o contacto com o espaço público da cidade é feito num ponto ou ao longo de uma linha, esta característica condiciona a articulação das ruas de loteamento com o restante traçado da cidade. Em regra são ruas relativamente **segregadas no contexto do traçado urbano da cidade**, de que é exemplo o Bairro Estrela d'Ouro, na Graça, o Bairro da Bélgica, no Rego, ou o Bairro de Inglaterra, próximo dos Anjos.

Uma característica comum nas operações de loteamento privadas é a ausência de espaços públicos excepcionais. O Bairro Alto, o Bairro Santos, ao Rego, ou as ruas das Vilas operárias são paradigmas desta situação. Nos casos da Vila Gadanho e da Vila Dias, o parcelamento e edificação marginal do terreno liberta um espaço axial central, que corresponde a uma rua de **dimensões mínimas** de suporte da distribuição e acesso às habitações, enquanto nos outros casos referidos é a subdivisão do terreno preexistente com um traçado definido por uma matriz geométrica, ortogonal ou não, que estabelece um conjunto de ruas com o propósito de aceder às parcelas definidas pelo loteamento.

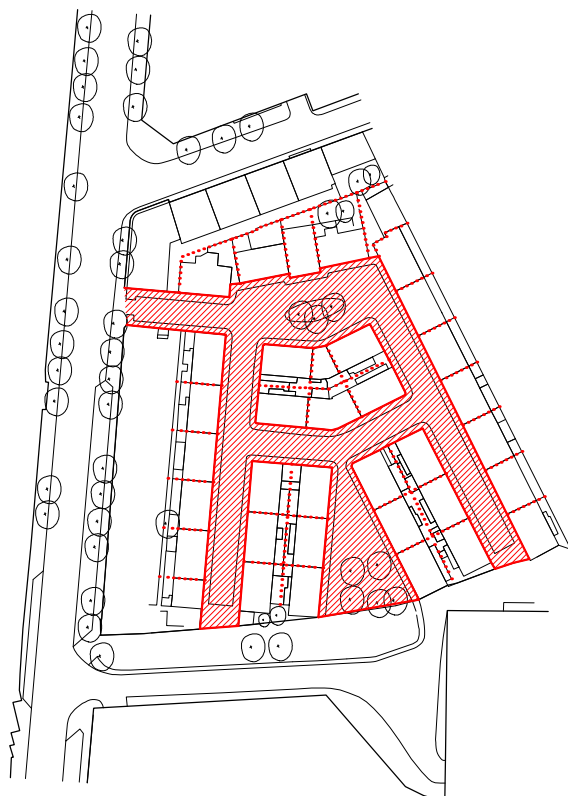
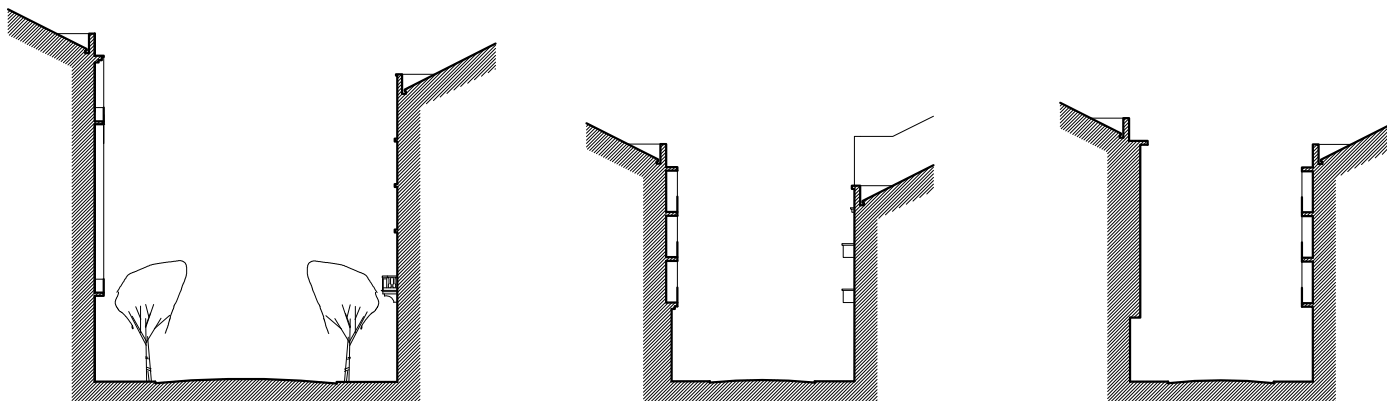


fig. 05.2 • Ruas de iniciativa privada - Ruas de loteamento. Secções transversais-tipo (1:500).

- a) Rua Fialho de Almeida, Bairro Azul;
- b) Rua Portugal Durão, Bairro da Bélgica;
- c) Rua Cristóvão de Figueiredo, Bairro Santos.

fig. 05.3 • Ruas de iniciativa privada - Ruas de loteamento. As vilas.

- a) Vila Cândida. Arruamentos e parcelário a vermelho. (1:2.000).
- b) Fotografias da Vila Rodrigues.

No entanto, excepcionalmente, o maior **esclarecimento do promotor privado** que reconhece a mais valia económica da existência de um jardim, largo ou praça, na venda ou aluguer dos lotes ou habitações, deu origem à existência de espaços públicos de excepção. No caso dos loteamentos faseados da encosta do Príncipe Real, existiu a preocupação de abrir um largo no tecido urbano construído, a actual Praça das Flores, através da ausência de um quarteirão num espaço de articulação formal de traçados com diferentes orientações.

Por outro lado, a maior largura das ruas de iniciativa privada pode estar associada à procura de uma maior capacidade de edificação das parcelas, decorrente da legislação que invariavelmente estabeleceu a altura máxima da frente edificada em relação à largura da rua,²⁰ ou ao tipo de público a quem a operação se destinava pertencer a uma classe social economicamente mais favorecida, como no caso do Bairro Azul em que a largura das suas ruas é sensivelmente o dobro da largura das ruas dos contemporâneos Bairro da Bélgica e Bairro Santos, ao Rego.

343

Excepcionalmente, o propósito do promotor privado não se resumiu ao lucro financeiro e outros objectivos conduzem à criação de espaços mais generosos. Na Calçada do Conde de Penafiel foi procurado o **reconhecimento social** a par do retorno financeiro conferido pelo bloco habitacional de rendimento, nomeadamente através da criação do chafariz público, que implicou o alargamento da rua de São Mamede e criou um espaço de enquadramento do Palácio do Correio-Mor nessa frente. De outro modo, associando o **filantropismo** ao interesse económico, a edificação do Bairro Grandella ou da Vila Cândida também contemplam ruas e espaços mais desafogados que as realizações congéneres que lhes são contemporâneas.

05.3. As ruas de iniciativa pública

A iniciativa pública de edificar a cidade pode corresponder a uma vontade colectiva da *polis* ou a uma vontade da parte dominante da mesma que controla a administração urbana da cidade. Neste sentido, as ruas de iniciativa pública são sempre o reflexo da cultura dominante num determinado momento e fruto das suas projecções e ideais.

Podemos distinguir subtipos de rua de iniciativa pública a partir do seu propósito original. Deste modo, se a própria definição de rua exige que esta cumulativamente satisfaça as funções de passagem e suporte de edificado, podemos inicialmente distinguir nas ruas de iniciativa pública aquelas que têm como propósito principal a **urbanização**, ou seja, o suporte de **habitação**, e aquelas que privilegiam a **circulação**. Para além destas, distinguimos ainda os casos específicos das ruas promovidas pelo poder público com o propósito de **monumentalizar** e as que têm um propósito **defensivo** ou foram condicionadas por elementos **militares**.

²⁰ A este propósito pode ser consultada a parte desta dissertação dedicada à proporção da secção transversal da rua, no **Capítulo 09. Secção Transversal**.

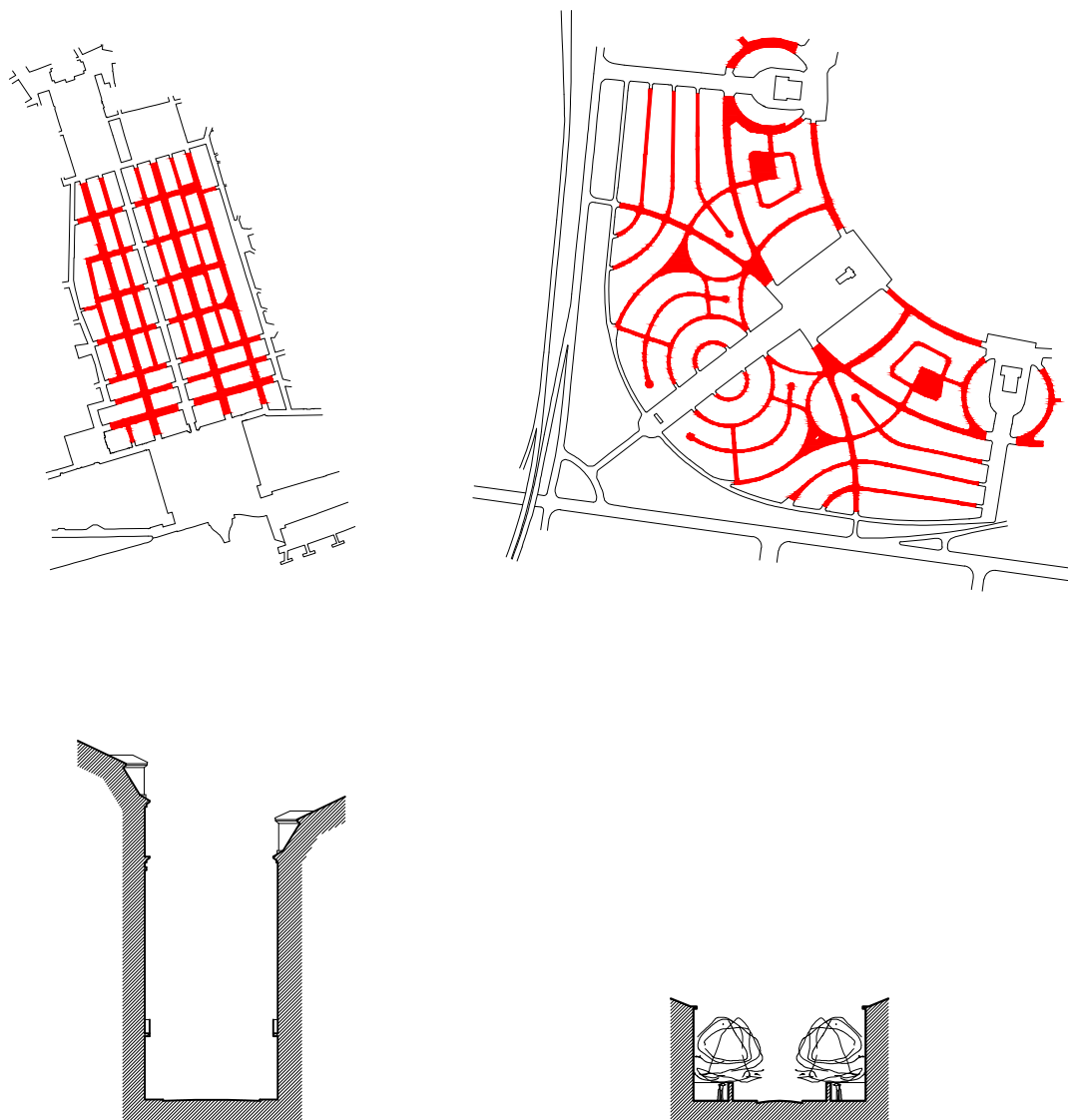


fig. 05.4 • Ruas de iniciativa pública - Ruas de urbanização. Traçado (1:15.000) e secções transversais-tipo (1:500).

a) Baixa

b) Bairro da Encarnação

05.3.1. As ruas de urbanização

A concepção e edificação de ruas com o propósito de criar lotes para edifícios de habitação não são exclusivas da iniciativa privada. No caso de Lisboa, a resposta a necessidades de alojamento da população ou a aspirações de crescimento foi promovida pelo poder público em fases de maior investimento, com a criação de ruas para urbanizar novas áreas de expansão ou reordenar áreas antigas da cidade. Enquanto as primeiras são normalmente concebidas como parte de um conjunto urbano ordenado que procura reger o crescimento da cidade, as últimas são invariavelmente concebidas como elementos singulares que procuram melhorar as condições de higiene e circulação nos tecidos mais antigos da cidade, a par da criação de lotes passíveis de serem ocupados com novos edifícios habitacionais.²¹

Em qualquer dos casos, e à semelhança de outras cidades, os exemplos são variados e transversais através dos diversos períodos históricos da evolução de Lisboa.

Se a Baixa Pombalina foi a primeira grande realização pública reconhecida, a partir da segunda metade do século XVIII foram várias as promoções públicas de operações que basearam a estruturação do espaço em traçados de novas ruas.²² A promoção da grande expansão da cidade em finais do século XIX foi feita pela Câmara Municipal de Lisboa, praticamente duplicando a área urbana de Lisboa através do grande plano das *Avenidas Novas* e também de conjuntos com menor expressão mas também significativos como o Bairro de Campo de Ourique. Após a crise das primeiras décadas do século XX, que condicionou o investimento público, são edificados os bairros de habitação económica de promoção estatal, que se multiplicaram nas franjas da cidade nas décadas de 1930 e 1940, e na transição da primeira para a segunda metade do século XX assistiu-se à edificação das ruas do Bairro de Alvalade.

A promoção pública da década de 1960 deu suporte à anulação da rua, como é tradicionalmente entendida, nas composições urbanas tardiamente influenciadas pela ideologia da Cidade Moderna dos Bairros dos Olivais, particularmente a parte Sul, não obstante a rigidez da disposição das massas edificadas ser acompanhada de alguma suavização informada pelas realizações modernas escandinavas e sul-americanas que é reconhecível na relação dos edifícios com um contexto natural e no papel da modelação topográfica e da arborização na conformação dos espaços urbanos de enquadramento dos elementos arquitectónicos singulares e percursos de atravessamento.

Nas últimas décadas do século XX a promoção pública voltou a suportar realizações urbanas onde existiu uma gradual reintrodução da rua como elemento essencial do léxico de composição do desenho da cidade, em particular nas operações enquadradas pela *Empresa Pública de Urbanização de Lisboa* e já no final do século na composição urbana da Exposição Internacional de Lisboa de 1998 e área envolvente.

²¹ Como refere Lavedan a propósito das ruas de urbanização, num caso trata-se de prever e organizar o futuro e no outro trata-se de corrigir o passado. LAVEDAN, Pierre, *Géographie des Villes*, Gallimard, Paris, 1959 (1936). p. 127.

²² Como descrevemos e pode ser consultado no **Capítulo 02. O tempo e a forma das ruas em Lisboa**.

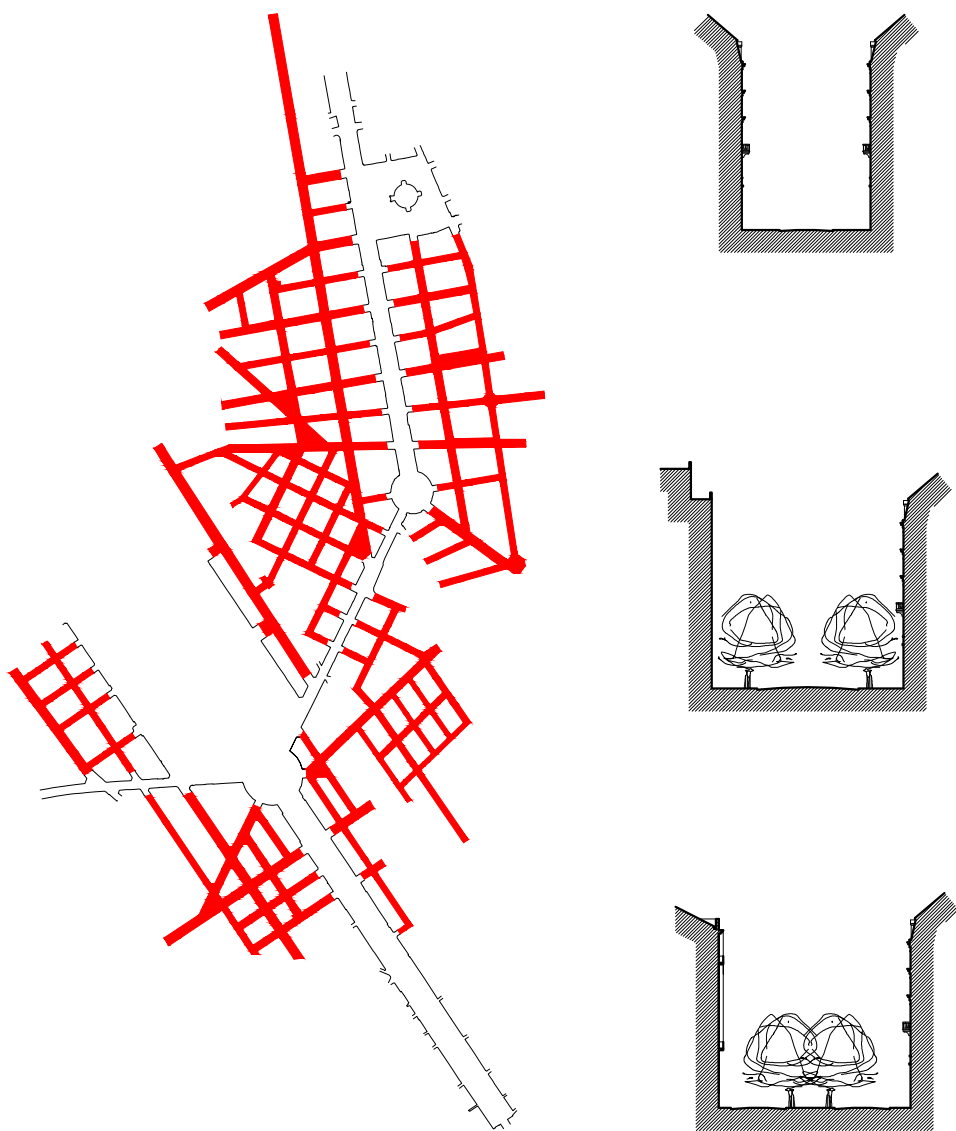


fig. 05.5 • Ruas de iniciativa pública - Ruas de urbanização. Avenidas Novas. Traçado (1:25.000) e secções transversais-tipo (1:1.000).

Ao longo destes períodos, a diversidade morfológica das ruas é facilmente reconhecível nos próprios elementos, cuja composição é informada pela cultura urbana predominante em cada momento. No entanto, estas diferentes ruas partilham características formais e relações de estrutura que podem ser sintetizadas com vista à clarificação do tipo e sua distinção.

Assim, a rua de urbanização habitacional pública, comparativamente à rua de loteamento privada coeva, tem um **perfil mais regular** e mais **amplo** cuja concepção inclui **passeios pedonais** bem definidos e **pavimentação calçada** desde a origem. Vejam-se as ruas do Príncipe Real por comparação com as ruas da Baixa Pombalina ou as ruas do Bairro Andrade por comparação com as avenidas incluídas no *Plano Geral de Melhoramentos da Cidade de Lisboa* aprovado em 1903.

A rua de urbanização pública é normalmente concebida como **parte de um traçado urbano uno e hierarquizado**, composto por diversos elementos morfológicos, por oposição às ruas que são concebidas singularmente, existindo relações de estrutura interna inteligíveis tanto pela dimensão como pela posição relativa dos elementos urbanos entre si e à cidade. O Bairro da Encarnação, desenhado por Paulino Montez na década de 1930, enquadrado pelo programa dos bairros de renda económica do Estado Novo, é um caso exemplar de uma composição formalista com ruas hierarquizadas e articuladas com o sistema de grandes circulações urbanas, apesar da sua posição excêntrica na cidade.

347

05.3.2. As ruas de circulação

Uma das primordiais funções de uma rua é a circulação, a capacidade de nos deslocarmos de um ponto para outro é essencial para a própria definição de rua. O estabelecimento de percursos entre pontos notáveis da topografia e assentamentos humanos iniciais está na base de traçados que ainda hoje persistem em Lisboa. Estes traçados, na sua génese caminhos e estradas, tiveram origem numa promoção, se não pública, pelo menos partilhada pela comunidade. Os mais antigos eventualmente como resultado de um percurso **geomórfico** ou **natural**,²³ cuja sedimentação conformou as ruas que reconhecemos.

No caso de Lisboa, reconhecem-se diversos destes **traçados ancestrais**, cujo propósito principal na origem era a circulação, **radiais** em relação ao núcleo medieval da cidade. Muitas vezes estes eixos eram compostos por ruas que incluíam na sua toponímia o adjectivo “*Direita*”²⁴ por constituírem percursos directos a um determinado local, sendo por isso identificáveis com facilidade nas diversas cartografias históricas.

Um outro caso específico que se reconhece na cidade de Lisboa consiste nas ruas que assentam sobre **traçados ancestrais** e que são **orientadas ao rio**. Estas coincidem frequentemente com linhas de cumeada ou de água de maior ou menor expressão no território, o que condicionou a sua ocupação por construções,

²³ PROENÇA, Sérgio, *O Papel das Ruas Naturais na Identidade de Lisboa. Morfologia Urbana e Topografia*. in *Actas do Seminário “A Rua de Todos.”*, exposição “A Rua é Nossa... de Todos Nós.”, Lisboa, 2011.

²⁴ Muitas vezes estas ruas incluíam na sua toponímia o adjectivo “*Direita*” por constituírem percursos directos a um determinado local, sendo por isso relativamente identificáveis nas diversas cartografias históricas. A propósito das ruas direitas de Lisboa ver: AMADO, Ana, *A Rua Direita nas cidades Portuguesas – Leitura tipo-morfológica do elemento urbano na actualidade*, Tese de Mestrado em Desenho Urbano e Projecto de Espaço Público, Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, 2012.

•

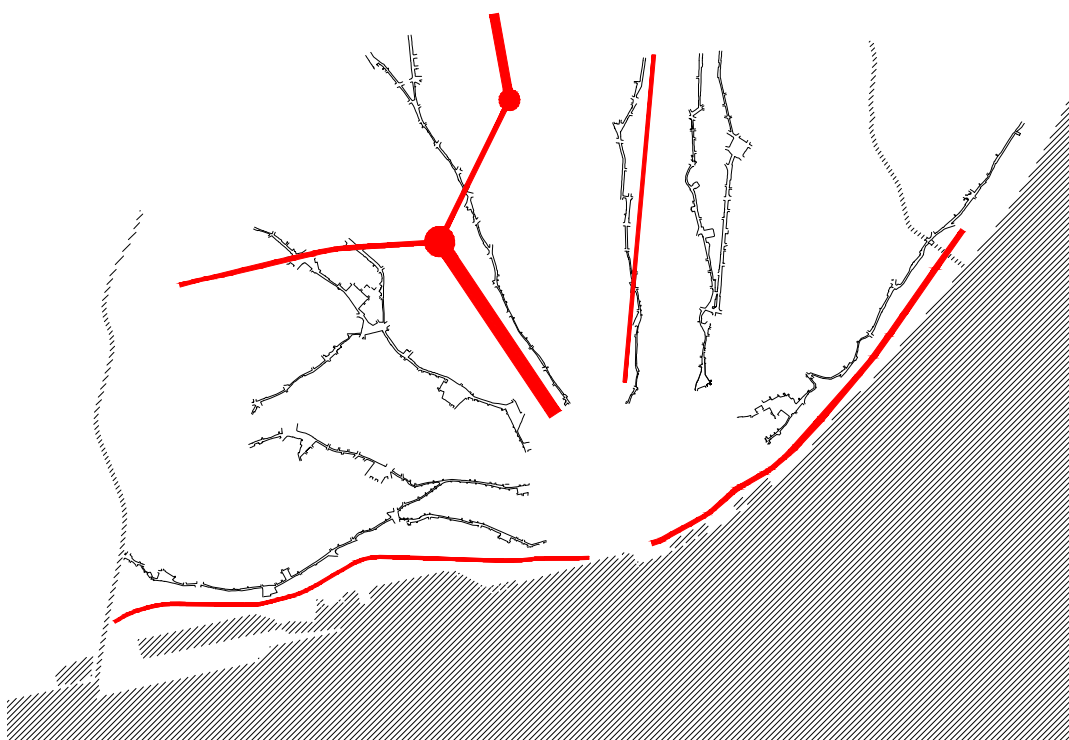


fig. 05.6 • Ruas de iniciativa pública - Ruas de circulação circulares. (1:50.000)

fig. 05.7 • Ruas de iniciativa pública - Ruas de circulação radiais: ancestrais (limites a preto) e de duplicação (traçado a vermelho). (1:50.000).

tendo-se mantido desimpedidas e gradualmente conformadas pela sedimentação de edificado marginal.

Como recorda Marcel Poëte, a ordem urbana não reside necessariamente na regularidade de um traçado.²⁵ O traçado deste tipo de ruas coincide com os contornos topográficos, menores pendentes, linhas de cumeada e de vale, de modo a facilitar a circulação e o deslocamento a grandes distâncias. A variação do perfil resulta da **sedimentação urbana** da cidade, que marginou o percurso em distintos momentos e como resultado de distintas operações **no tempo**, sendo por norma mais estreito nos troços que consolidaram à mais tempo e tendo espaços mais amplos nos cruzamentos e bifurcações com outros eixos importantes e junto a edifícios excepcionais.

A *posteriori* alguns destes traçados foram **duplicados** devido à saturação da capacidade dos primeiros, particularmente a partir da segunda metade do século XVIII, o que constitui uma nova **rede de ruas radiais**, inicialmente complementar à primeira mas que gradualmente ganhou um papel **dominante**.

349

Os traçados **circulares** em relação ao núcleo inicial da cidade, promovidos por iniciativa pública, com o propósito principal de circular são, em regra, posteriores aos radiais e **edificados faseadamente** por troços autónomos. As características morfológicas do traçado e perfil destes elementos estão intimamente ligadas aos momentos culturais em que foram edificados e por vezes reperfilados. Assim, encontra-se uma grande diversidade formal destes elementos, mesmo entre troços que pertencem ao mesmo arco de circulação.

O eixo circular composto pela Avenida Infante Santo, Rua da Estrela, Rua de São Jorge, Avenida Pedro Álvares Cabral, Rua Alexandre Herculano, Rua do Conde de Redondo, Rua Joaquim Bonifácio, Rua Jacinta Marto, Rua Febo Moniz, Rua do Forno de Tijolo, Rua Angelina Vidal, Rua de Sapadores, Rua do Vale de Santo António e Rua Diogo do Couto é exemplar na ilustração destas características. As diferentes ruas, nem todas com o propósito principal de circular no seu contexto local, assumem o papel de eixo de mobilidade no contexto da cidade.

Também de iniciativa pública, as vias que privilegiaram a grande circulação de atravessamento da cidade foram realizadas a partir de meados do século XX, sendo que algumas dessas vias não chegam a cumprir uma outra condição essencial para serem ruas, a de serem suporte de edificação, pelo menos em todo o seu trajecto. Podem contar-se neste conjunto de ruas de grande circulação rodoviária o eixo composto pela Avenida Calouste Gulbenkian, Avenida de Berna, Avenida João XXI, Avenida Afonso Costa e Avenida Marechal Francisco da Costa Gomes, que inclui ruas de urbanização apropriadas para essa função; ou o eixo formado pela Avenida das Forças Armadas e pela Avenida dos Estados Unidos da América; e, claro, o eixo da Segunda Circular, composto pela Avenida General Norton de Matos e pela Avenida Marechal Gomes da Costa, cujo perfil, por vezes feito em viaduto, não tem qualquer relação com o edificado e tem mais afinidades formais com o perfil de uma auto-estrada do que com o perfil que normalmente identificamos como uma avenida ou rua.

²⁵ POETE, Marcel, *L'Introduction à l'Urbanisme*, Sens & Tonka, Paris, 2000. (1929). p. 566.

•

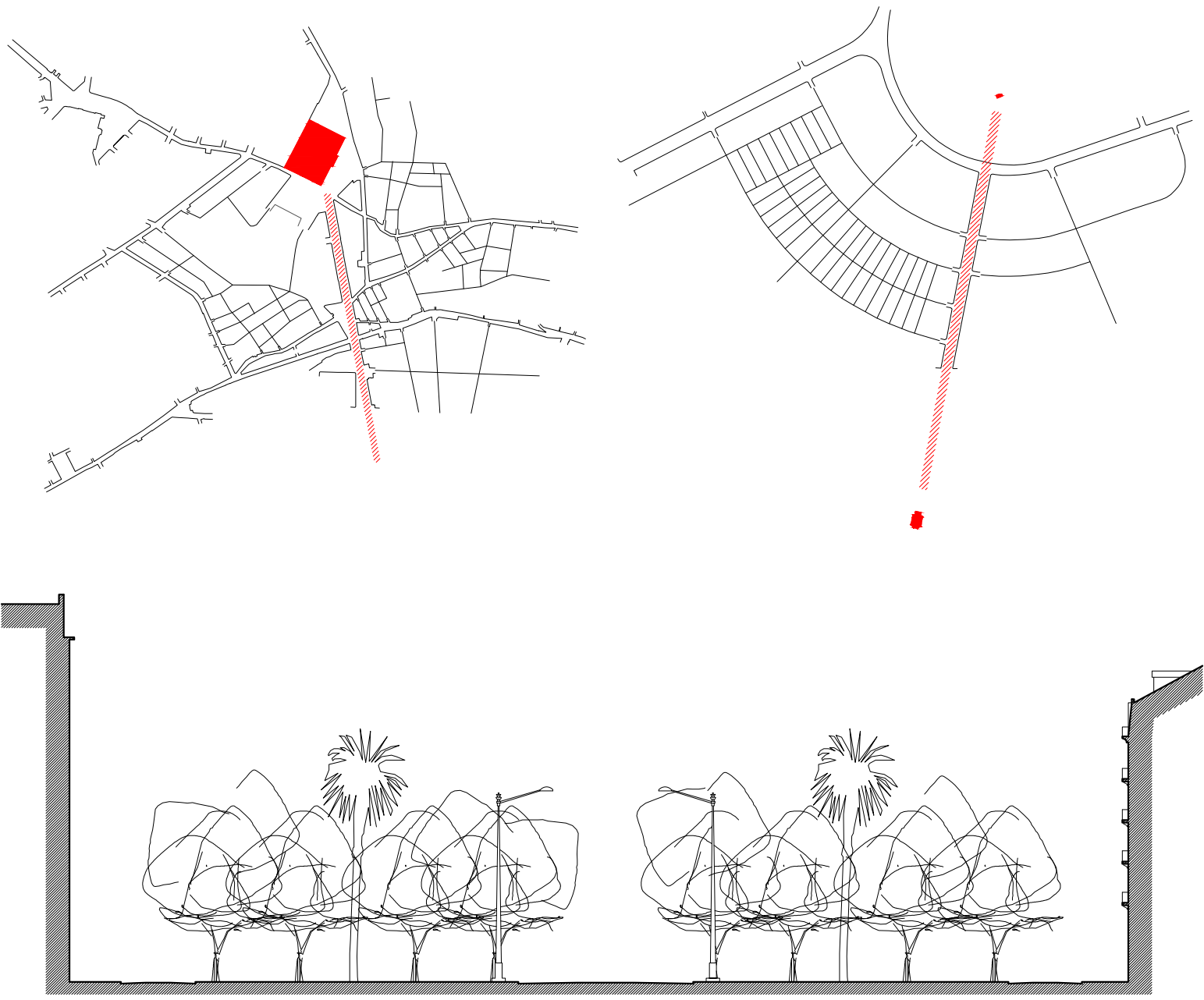


fig. 05.8 • Ruas de iniciativa pública - Ruas monumentais.

- a) Avenida D. Carlos I sobre a hierarquia do traçado urbano. (1:15.000).
- b) Avenida da Torre de Belém sobre a hierarquia do traçado urbano do Restelo. (1:15.000).
- c) Avenida da Liberdade. Secção transversal na Praça dos Restauradores. (1:500).

05.3.3. As ruas monumentais

Por vezes, o poder público pretende perpetuar a memória de um acontecimento ou pessoa. Comumente estátuas evocativas cumprem o papel de monumento, no entanto, composições urbanas mais ou menos complexas, de que a rua pode fazer parte ou mesmo ser um elemento essencial, podem constituir um elemento urbano monumental. O monumento é por definição uma construção que transmite a recordação de alguém ou de algum facto memorável. As ruas monumentais são, então, um caso específico das ruas de iniciativa pública cujo propósito inicial passa pela memorização de um acontecimento ou de alguém que seja especialmente importante no contexto cultural e temporal, muitas vezes consistindo num monumento ao próprio Estado não só no caso dos governos absolutistas ou ditatoriais

Morfológicamente, em termos genéricos, a monumentalidade está associada a uma **composição regrada** e a uma **maior dimensão** relativa ao contexto.²⁶ Por vezes, a monumentalidade está associada a aspectos pragmáticos como a melhoria da circulação, como no caso do **rasgamento** da Avenida D. Carlos I. No entanto, o **traçado rectilíneo**, o **perfil generoso e arborizado** e o **papel dominante** no contexto urbano, assim como os espaços que articulou de um extremo ao outro, a Avenida 24 de Julho, criada antes no aterro de Santos, e a Assembleia das Cortes, no antigo Convento de São Bento, permitem classificar esta avenida como uma rua monumental.

351

Pelas mesmas razões podemos entender a Avenida da Liberdade, concebida como eixo de expansão e circulação da cidade, sem dúvida como uma rua monumental. O seu perfil transversal de 90 metros é composto por faixas viárias e plataformas pedonais que sustentam uma **arborização alinhada composta** e diversas **estátuas evocativas** de personagens e momentos históricos. Para além disso, a sua relação com a Praça dos Restauradores e com a Praça Marquês de Pombal e respectivas estátuas reforçam a monumentalidade da composição.

Em Lisboa, a Alameda D. Afonso Henriques destaca-se pelo seu propósito quase exclusivamente monumental, a sua concepção é indissociável dos edifícios que pontuam os seus topos nascente, a Fonte Luminosa Monumental, e poente, o conjunto do Instituto Superior Técnico. Assim, a sua criação duplamente recorda o primeiro rei de Portugal e valoriza o Instituto Superior Técnico, cuja fachada principal da composição Pardal Monteiro propositadamente orientou sobre o eixo da Alameda, na altura prevista no plano para a expansão daquela parte de Lisboa.

Por vezes, a rua monumental não é concebida como um eixo singular mas como **parte de um traçado urbano**, onde a relação de estrutura com os restantes elementos contribui para a sua monumentalidade. A

²⁶ Veja-se por exemplo a descrição de Alberti para as vias mais importantes: “É bem conhecida em Platão a via de Cnossos à gruta e ao templo de Júpiter através de bosques de ciprestes. Sei com certeza que em Roma havia, entre outras, duas vias deste género muito dignas de admiração: uma da porta à basílica de São Paulo, com cerca de cinco estádios [equivalente a 923,43 m]; outra da ponte à basílica de São Pedro, com dois mil e quinhentos pés, coberta de um pórtico com colunas de mármore e uma protecção de chumbo. Estes ornamentos são maravilhosamente adequados a este género de vias. (...)” ALBERTI, Leon Battista, *Da Arte Edificatória*, Livro Oitavo, Capítulo VI,



fig. 05.8 • Ruas de iniciativa pública - Ruas militares induzidas.

O mimetismo de muralhas e a convergência de traçados nas portas das cercas Velha e Fernandina. (1:10.000).

Avenida da Torre de Belém, concebida como elemento urbano principal do Bairro do Restelo, projectado por Faria da Costa no final da década de 1930, é disso exemplo. O seu traçado, para além de formalizar o **eixo visual** entre a Ermida de São Jerónimo e a Torre de Belém, é o **principal eixo de composição** do Bairro do Restelo.

A utilização de matrizes de composição urbana formalistas com um eixo monumental central foram recorrentes ao longo das décadas de 1930 e 1940 nos bairros de habitação económica promovidos pelo regime ditatorial do Estado Novo, que invariavelmente correspondiam a um modelo urbano de “*subúrbio-jardim*”. Os traçados do Bairro da Madredeus ou do formalmente mais complexo Bairro da Encarnação são exemplos que comportam esses mesmos eixos monumentais arborizados axializados por um equipamento público agregador do bairro. Apesar do formalismo inerente a estas composições, normalmente os traçados são adaptados ao sítio e os eixos principais ocupam linhas notáveis da topografia.

05.3.4. As ruas de defesa e militares

353

Na história militar, não são raras as ocasiões em que a disposição das tropas e meios militares no contexto territorial físico da batalha teve implicações no resultado final dos confrontos. Esta consciência do território, das suas características geomórficas e hidrológicas, aliada a um sentido de eficácia na concepção das soluções de defesa de territórios e de cidades, esteve sempre presente na formação dos engenheiros militares e orientou a criação de elementos específicos em várias épocas que ainda hoje são reconhecíveis no traçado urbano como herança do traçado de estradas militares ou como reflexo do traçado de muralhas e fortificações.

O origem **militar** da rua pode ser **directa**, quando o traçado do arruamento é promovido pela engenharia militar como nas estradas militares, ou **induzida**, quando o traçado é o reflexo da presença de elementos militares²⁷. Como resultado da concepção da engenharia militar, as estruturas militares são, invariavelmente, caracterizadas pelo princípio de eficiência das soluções, ou seja, cumprem o objectivo através de meios económicos e de simples execução.

A concepção da defesa de um sítio parte da sua **situação geográfica** e, muito antes da existência formal da engenharia militar, a escolha da ocupação da colina do Castelo em Lisboa não é alheia a esse facto. As muralhas do castelo envolvem o topo da colina e aproveitam a topografia para se implantarem de modo a dominarem o espaço envolvente e a margem do Tejo. Um exemplo de **rua militar induzida** é a Costa do Castelo, cujo traçado **replica** o dos panos de **muralha** norte e poente do castelo, mantendo sensivelmente o mesmo afastamento numa cota mais baixa, como um caminho de ronda exterior à muralha.

²⁷ À semelhança do espaço que Alberti idealizava para o interior das muralhas da cidade: “(...) Gostaria que, em sinal de reverência, se traçasse no interior do pomério [O pomerium correspondia a um espaço sagrado livre de edificações, i.e. non aedificandi, pra cada lado das muralhas etruscas e romanas] uma via larga ao longo da muralha e se consagrasse à liberdade pública, via que ninguém possa impedir com um fosso, uma parede, uma cerca, ou com uma plantação. (...)” ALBERTI, Leon Battista, *Da Arte Edificatória*, Livro Sétimo – Capítulo II.

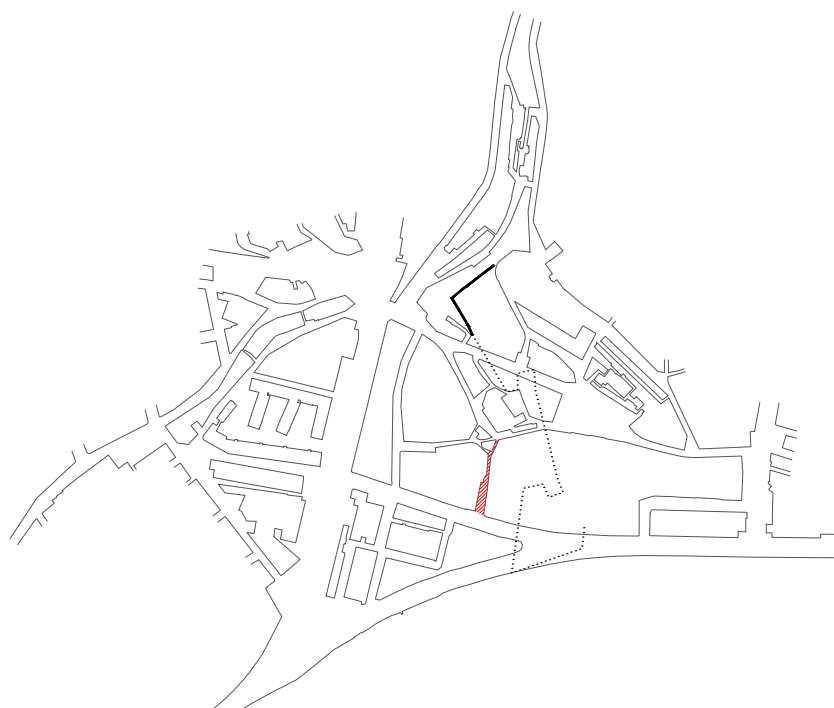


fig. 05.9 • Ruas de iniciativa pública - Ruas militares induzidas.

Travessa do Baluarte e muralhas do baluarte do Sacramento e do Livramento. (1:10.000).

As ruas conformadas a partir da **demolição das muralhas** de uma cidade e do seu campo de tiro é relativamente comum e transversal a várias culturas e, conforme reconhece Pierre Lavedan,²⁸ chega a receber designações toponímicas específicas em algumas culturas e contextos urbanos como por exemplo o “Boulevard” em Paris, o “Ring” em Viena, ou a “Ronda” em Madrid e Barcelona. No entanto, no caso de Lisboa, é mais comum as muralhas serem envolvidas por edifícios que aproveitam a sua solidez construtiva para se fundarem, criando espaços de circulação pública na frente oposta cujo traçado mimetiza o traçado das muralhas mas que não o substitui.

O traçado da Rua do Alecrim e da Rua da Misericórdia também corresponde ao reflexo do lanço poente da Cerca Fernandina. O espaço livre exterior à muralha conformou-se no tempo e o espaço da rua foi finalmente fixado na reconstrução Pombalina pós-terramoto de 1755, que definiu por decreto a largura destes eixos.

Por outro lado, a **porta** de uma **muralha**, à semelhança de uma ponte, tem uma **acção polarizadora do traçado** dos arruamentos formados por processos orgânicos, ou seja, a porta é muitas vezes responsável pela existência de **arruamentos convergentes** nesse ponto. Este é um efeito comum das estruturas defensivas militares no traçado das ruas, relacionado com a posição das portas das muralhas. Independentemente da muralha ser edificada antes ou depois da existência do caminho, a posição da porta confere, invariavelmente, uma maior hierarquia urbana à rua que lhe conduz ou atravessa.²⁹ No caso da Rua Garrett, regularizada após o terramoto de 1755 sobre o traçado da primitiva Rua Direita das Portas de Santa Catarina, a predominância sobre o restante traçado da área do Chiado ainda hoje é morfológica e funcional.

355

Esta acção no traçado das ruas de Lisboa comumente ocorre de modo singular, sendo rara a existência de uma convergência múltipla de ruas numa só porta no traçado de Lisboa. Este facto pode ser explicado pela construção das sucessivas muralhas ser posterior à definição do tecido edificado que envolveram em cada momento. No entanto, existem casos como a Calçada de Santo André e da Costa do Castelo que convergem no espaço anteriormente ocupado pelo Arco da Porta de Santo André, ou o eixo da Rua de São João da Praça que converge com o eixo formado pelas ruas desde o Miradouro das Portas do Sol até Santo António, onde existia a Porta do Ferro.

Por outro lado, a Travessa do Baluarte, em Alcântara, é resultado de um processo em que as estruturas militares foram parcialmente substituídas. Assim, neste caso, foi a criação do aterro nas margens do Tejo que permitiu a substituição da Doca do Baluarte do Sacramento pelo edificado que criou uma frente edificada para a Travessa ainda hoje reconhecível no traçado dessa parte da cidade.

²⁸ LAVEDAN, Pierre, *Géographie des Villes*, Gallimard, Paris, 1959 (ed. or. 1936). pp.125-126.

²⁹ “C’est la composition naturelle de la ville, sous l’effet de besoins spécifiques qui trouvent à s’exprimer dans leur ordre logique. Les principales rues sont naturellement celles qui, du centre, conduisent à chacune des portes du rempart, d’où un chemin rassemble au dehors, sur ses bords, les éléments plus ou moins importants d’un faubourg et fuit à l’horizon (...) Par les rues principales, s’établit la circulation générale, dont l’importance peut se déduire du caractère des chemins qui prolongent ces rues au-delà du rempart, et ce caractère à son tour nous est révélé par la détermination des lieux plus ou moins lointains où mènent ces chemins et des échanges matériels ou immatériels auxquels ils servent.” in POËTE, Marcel, *Introduction à l’Urbanisme*, Sens & Tonka, Paris, 2000 (1929). p. 237.

•

Um caso mais tardio, e nessa medida distinto, da origem militar de um traçado é o da antiga Estrada da Circunvalação, quando a defesa da cidade de Lisboa não dependia de muralhas contínuas mas de uma linha de cintura que dominasse o território e onde se podiam dispor baterias de artilharia. Apesar da Estrada da Circunvalação datar de meados do século XIX e ter sido promovida pela *Companhia de Obras Públicas* fundada para esse efeito em 1844, o seu traçado coincidiu parcialmente com a estrada fiscal preexistente. Por sua vez, essa estrada fiscal tinha sido implantada ao longo da linha defensiva da cidade que, apesar de idealizada desde meados do século XVII, por Charles Logarte, Jean Gilot e Jean Cosmader, teve a sua edificação estendida no tempo e adaptada a novas realidades políticas e estratégicas ao longo dos séculos seguintes.

05.4. Síntese: da vontade à forma.

Para além das considerações feitas ao longo deste capítulo sobre as particularidades dos tipos de ruas que definimos, cabe-nos sintetizar alguns pontos comparativos essenciais.

A **hierarquia** das composições urbanas feita a partir da **diversidade** de elementos morfológicos, portanto também das ruas, é mais frequente nas promoções públicas do que nas privadas. Este facto ocorre especialmente a partir do final do século XIX. Até esse momento, parte das promoções privadas de conjuntos de ruas reflectiam uma hierarquização espacial comum às observadas operações coevas promovidas pelo Estado.

A **articulação com o restante corpo da cidade** é mais reconhecível nas ruas de iniciativa pública que nas ruas de iniciativa privada. No entanto, o diálogo entre promotores privados e o poder público, com forte controlo do último, e também o público alvo da propriedade parcelada, a alta burguesia lisboeta, como no caso do Bairro Barata Salgueiro,³⁰ ou o posterior controlo do poder público ao longo do tempo sobre as intervenções privadas na cidade, como no caso do Bairro das Colónias³¹ entre o Bairro Andrade e o Bairro de Inglaterra, pode amenizar ou mesmo anular essa característica.³²

A maior **regularidade** do traçado e **dimensão** do perfil das ruas públicas não são alheias à maior facilidade

³⁰ O Bairro Barata Salgueiro, a ponte da monumental Avenida da Liberdade, é para os efeitos considerada uma promoção privada do banqueiro proprietário dos terrenos, apesar de ter existido um acordo em 1880 entre o promotor privado e a Câmara Municipal acerca da edificação do mesmo. O maior controlo público desta inicial fase de edificação das Avenidas, assim como os preconizados destinatários da operação, a alta burguesia, terão orientado a maior generosidade do perfil e composição dos arruamentos quando comparados com as restantes promoções privadas coevas. Assim, a dimensão do perfil das ruas do Bairro Barata Salgueiro ronda os 25 metros e os passeios laterais suportam alinhamentos simples de árvores, ainda hoje reconhecíveis por exemplo na Rua Rosa Araújo.

³¹ Apesar da iniciativa de edificação do Bairro das Colónias pertencer ao Município, foi feita em terrenos privados e a partir da promoção e construção privada.

³² Em ambos os casos referidos, as parcelas de terreno estendiam-se entre o vale ocupado pela recém aberta Avenida Rainha Dona Amélia e os percursos de meia encosta da Calçada e Caminho do Forno do Tijolo, no caso do Bairro Andrade, e de cumeada da Rua da Penha de França, no caso do Bairro de Inglaterra. Também nos dois casos o traçado urbano privilegiou a articulação com o importante eixo da Avenida, procurando articular-se com o contexto urbano preexistente a sul no caso do Bairro Andrade, mas sendo notória a negação do contexto no caso do Bairro de Inglaterra. Apenas com o Bairro das Colónias, anos depois, se fez a articulação destes tecidos urbanos de encosta agraçados à Avenida Almirante Reis.

do Estado expropriar e implementar traçados urbanos relativamente abstractos,³³ e a partir da segunda metade do século XIX a difusão generalizada do uso de **arborização** nos espaços públicos introduziu na rua de promoção pública uma característica distintiva, apesar de não exclusiva, os alinhamentos arborizados que reforçam a hierarquia das composições espaciais urbanas.

Em síntese, a vontade e o propósito que estiveram na génese da concepção da rua tiveram influência ainda hoje reconhecível na forma da cidade. O papel urbano primordial destes elementos está associado à sua promoção e propósito que imprimiu traços genéticos indeléveis na sua forma e influenciou a sua conformação no tempo longo da edificação da cidade, apesar de tudo, **reconhecem-se mais semelhanças entre ruas públicas e privadas que tenham o mesmo propósito e abertura e edificação coevas** do que em ruas que têm a mesma iniciativa mas propósitos e origem em períodos distintos.

³³ Ao longo dos diferentes períodos o Estado recorreu a diferentes métodos de expropriação, como por exemplo decretar as condições de venda ou compensação das propriedades privadas a adquirir durante o Antigo Regime, como no caso da Baixa Pombalina; na segunda metade do século XIX, com a publicação da Carta de Lei de 9 de Agosto 1888, passou a ser permitida a expropriação por zonas aproveitada na implementação do plano das *Avenidas Novas*; e, no século passado, a publicação do Decreto-Lei n.º 28 797 de 1 de Julho de 1938, que atribuiu competências amplas ao Ministro das Obras Públicas e Comunicações, associada à reestruturação do pelouro da urbanização da Câmara Municipal de Lisboa levada a cabo por Duarte Pacheco em 1934, que gerou uma Secretaria Privativa do Pelouro, o *Serviço da Planta da Cidade, Expropriações e Serviço de Edificações Urbanas*, permitiu a municipalização de grandes áreas de terrenos essencialmente rurais na periferia de Lisboa, o que permitiu a posterior edificação de vários novos bairros como Alvalade.

Capítulo 06. Concepção

Quanto à ideia que está subjacente à criação do espaço da rua.

“Quer se trate de uma cidade espontânea ou de uma cidade criada, o traçado do seu plano, particularmente o desenho das suas ruas, não é ao acaso. Ele deve obediência a regras, seja inconscientemente no primeiro caso, seja conscientemente e abertamente no segundo”¹

Pierre Lavedan, *Géographie des Villes*

¹ LAVEDAN, Pierre, *Géographie des Villes*, Gallimard, Paris, 1959 [1936]. p. 91-92.

06. Conceção

Quanto à ideia que está subjacente à criação do espaço da rua.

06.1. O equívoco da espontaneidade

361

A edificação de uma rua, por mais simples que seja e mesmo que faseada, carece de um investimento material, humano e de tempo que não é de modo algum desprezível.

Assim, parece-nos difícil afirmar que a edificação de qualquer elemento possa ser casual, acidental ou espontânea. A montante da edificação existe necessariamente um processo de concepção, uma reflexão mais ou menos elaborada e que recorre a mecanismos diversos para uma composição prévia à execução real.³⁴

Por essa razão, será forçado, se não impossível, utilizar como outros autores o termo “*espontâneo*” para classificar elementos urbanos que não foram criados *ex-novo* através de mecanismos de concepção desenhada do espaço. Este termo foi generalizado por Pierre Lavedan, em 1936, quando definiu uma classificação bipolar da origem das cidades opondo as cidades **criadas** - aquelas que são geradas pela vontade humana segundo um objectivo do que devem ser - às cidades **espontâneas** - aquelas que se tornaram cidades a partir de pequenos assentamentos humanos tendo-se desenvolvido posteriormente.

No entanto, esta designação parece-nos pouco exacta tendo em conta a definição que o próprio Lavedan estabelece para as cidades espontâneas.³⁵ Para as cidades ou elementos urbanos que se conformaram no tempo a partir da transformação, deformação e regularização de outros antecedentes, ou seja, que

³⁴ “Todas as cidades são planeadas. Todo o acto de construir – seja uma cidade, um bairro, ou uma casa – é o resultado de acções racionais, pensadas e planeadas por alguém ou por um conjunto de pessoas: toda a construção se faz para cumprir um determinado objectivo, sobre um determinado território sujeito a regras e a regimes de propriedade específicas, e fazendo uso de um determinado conjunto de recursos materiais. O que varia é a escala destas acções, os diferentes actores envolvidos e os diferentes equilíbrios de interesses e objectivos em presença que têm de ser tidos em conta” in TEIXEIRA, Manuel, VALLA, Margarida, *O Urbanismo Português*, Livros Horizonte, Lisboa, 1999, p. 13.

³⁵ “...; b) les villes spontanées (les Allemands disent gewordene, devenues), qui on commencé par être des villages et qui sont ensuite devenues villes.” LAVEDAN, Pierre, *Géographie des Villes*, Gallimard, Paris, 1959 [1936]. p. 18. Mas o próprio Lavedan afirma: “Qu’il s’agisse d’une ville spontanée ou d’une ville créée, le tracé de son plan, le dessin de ses rues notamment, n’est pas dû au hasard. Il y a eu obéissance à des règles, soit inconsciemment dans le premier cas, soit consciemment et ouvertement dans le second.” LAVEDAN, Pierre, *Géographie des Villes*, Gallimard, Paris, 1959 [1936]. p. 91-92.

se tornaram no que são a partir de elementos preexistentes, julgamos mais apropriado utilizar os termos **sedimentar**³⁶ ou **orgânico**.³⁷

Esta escolha prende-se com o próprio significado de espontâneo ser algo “*que se realiza por si só e sem causa aparente, sem ser provocado*”³⁸, o que não corresponde de todo ao processo de concepção de um qualquer elemento urbano. Mesmo as conformações que sofre no tempo são provocadas por algo que lhes é externo, ou seja, a concepção das ruas, pela sua própria natureza, dificilmente pode ser considerada espontânea. A edificação das ruas, e da cidade, é um processo complexo que envolve gestão de recursos ao longo do tempo e quer o acto de traçar na terra uma linha unindo dois pontos como a transformação de um limite de uma parcela são conscientes, provocados e com propósito. Existe então uma consciência e um objectivo exteriores à rua, uma vontade humana que antecede a sua própria concepção e realização, ou seja, a rua não se gera a si mesma, não é espontânea. A espontaneidade na geração de elementos urbanos é um equívoco semântico que se eternizou e serviu para nomear fenómenos de concepção espacial baseados em regras complexas e não desenhadas de criação, normalmente produzidas por diversos agentes no tempo longo.

06.2. Os instrumentos da concepção de espaço

A criação erudita e regrada de beleza implica que o processo de concepção do espaço recorra a instrumentos de concepção adequados. Se observarmos o texto instaurador da disciplina da Architectura de Alberti, encontramos o seu elogio ao modo antigo de conceber “*daqueles que melhor edificavam*”, que para além “*de um desenho e de um esboço*” se serviam também de “*módulos e de modelos*”.³⁹ Ou seja, o processo de concepção espacial erudita recorre instrumentalmente à produção de **desenhos** de esquisso e rigorosos, à escala, e de **maquetes** com o propósito de melhor avaliar a solução e se necessário corrigi-la e melhorá-la antes de se iniciar a obra. Segundo Kruger, “*Se bem que a utilização de maquetes fosse prática corrente na Grécia clássica e pós-clássica, mas não em Roma, Alberti sugere, pela primeira vez, o uso simultâneo de desenhos e modelos à escala.*”⁴⁰

Os instrumentos ou mecanismos de concepção correspondem a diferentes graus de controlo ou de regulação da forma da rua, desde a simples definição de um princípio para a edificação da rua, como seguir uma linha de cumeada, que pode não incluir nenhum dos recursos instrumentais referidos anteriormente, até ao controlo demiúrgico de um projecto em que todos os componentes do espaço da rua são previamente

³⁶ O termo **sedimentação** significa ficar sólido ou firme através do depósito lento de sedimentos no tempo. O processo de acumulação de sedimentos urbanos no tempo, conformando gradualmente a forma urbana pode, por analogia, ganhar esta designação.

³⁷ O termo **orgânico** caracteriza uma entidade composta por diversas partes que desempenham funções específicas num todo organizado. Quando a forma urbana é conformada através de sucessivas operações no tempo longo, os seus elementos e as relações entre eles podem ser descritos através deste termo.

³⁸ “espontâneo”, in *Dicionário Priberam da Língua Portuguesa* [em linha], 2010, [consultado em 27-11-2012].

³⁹ ALBERTI, Leon Battista, *Da Arte Edificatória*, tradução do Latim de Arnaldo Monteiro do Espírito Santo. Introdução, notas e revisão disciplinar de Mário Júlio Teixeira Kruger; Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 2011. p. 188.

⁴⁰ KRUGER, Mário in ALBERTI, Leon Battista, *Da Arte Edificatória*, tradução do Latim de Arnaldo Monteiro do Espírito Santo. Introdução, notas e revisão disciplinar de Mário Júlio Teixeira Kruger; Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 2011. p. 189.

desenhados. Para além da utilização destes instrumentos de concepção, que ainda fazemos actualmente, consideramos a **adequação** de uma ideia abstracta a um sítio concreto feita à escala real, por exemplo através da prática de cordeamentos, parte consciente e integrante de um processo de concepção espacial.

No entanto, a cidade, e por extensão as suas ruas, não são apenas fruto da concepção erudita do espaço e, como vimos, mesmo essa recorre selectivamente aos seus instrumentos e modos de realização, influenciando tanto a forma que é concebida como a forma que é edificada.

06.3. Os tipos de concepção da rua

A concepção da rua como ideia de rua.

A cidade de Lisboa, enquanto artefacto urbano, resulta da justaposição e sobreposição de elementos ao longo do tempo, o que enriquece as suas qualidades espaciais mas dificulta a tarefa de reconhecer total ou parcialmente os processos de concepção de grande parte das suas ruas.

363

Independentemente da concepção da rua ter uma origem mais ou menos erudita, uma vez que a concepção é sempre consciente e regrada apesar dos diferentes mecanismos a que recorre, o acto de criação de um espaço está intimamente ligado a uma ideia síntese desse espaço. Assim, através da leitura e decomposição dos elementos que compõem um espaço podemos deduzir quais os elementos ou conceitos que foram essenciais para a geração da forma da rua. Podemos então reconhecer e concentrar-nos na **ideia de rua** que esteve subjacente à criação de cada elemento para a definição de **tipos de concepção** de rua.

Tendo em conta a classificação que pretendemos fazer, a ordenação dos tipos pode ser feita de acordo com a ideia de rua que esteve na génese da concepção, partindo das próprias ruas para a definição, caracterização e ilustração dos tipos. Assim, podemos inicialmente distinguir três tipos de concepção essenciais de rua: **a rua como ideia de linha**; **a rua como ideia de corredor**; e **a rua como ideia de espaço equipado**.

Estes tipos de concepção correspondem a um progressivo controlo formal do espaço público da rua, no entanto, muitas vezes a concepção do espaço público é feita em conjunto com o espaço privado adjacente, particularmente quando se tratam de áreas de expansão da cidade. Assim, em cada um dos tipos definidos distinguem-se os casos de ruas em que apenas é concebido **o traçado** e aquelas cujo traçado é concebido em conjunto com **o parcelamento** ou mesmo com **o edificado** que as marginam.

06.3.1. A rua como ideia de linha

Se na sua origem a rua é um sulco produzido pelo tempo⁴¹, a mais essencial expressão desse sulco é uma linha, um eixo ou vector que define o percurso da rua traçado sobre o sítio que a acolhe. Assim, a rua pode ser concebida a partir da sua mais simples mas essencial definição, ou seja, a partir de um eixo linear

⁴¹ A palavra rua tem origem no latim "ruga", um sulco causado pelo tempo.

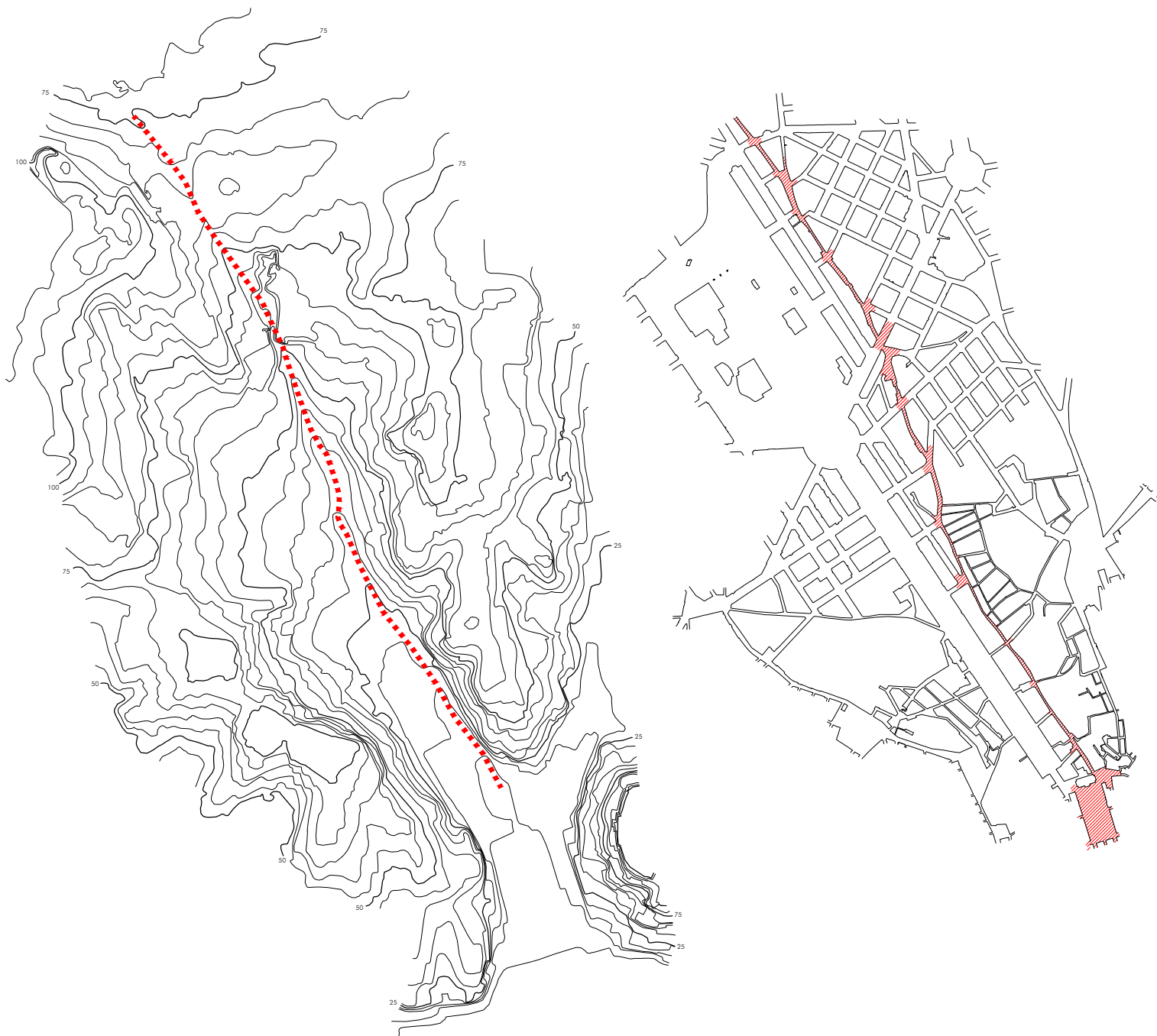


fig. 06.1 • A rua como ideia de linha. O eixo formado pelas ruas desde o Rossio até São Sebastião da Pedreira.

a) Traçado sobre a topografia (1:20.000).

b) Traçado sobre o traçado urbano envolvente. (1:20.000)

inscrito num contexto específico. Os casos mais evidentes do tipo de ruas concebidas a partir de um eixo são, por exemplo, aquelas que têm origem nos **percursos matriz**⁴², isto é, nos caminhos ancestrais sulcados sobre o território, dos quais o eixo composto pela Rua das Portas de Santo Antão, Rua de São José, Rua de Santa Marta e Rua de São Sebastião da Pedreira assente sobre a linha de vale é um caso exemplar.

Como é evidente, a marcação e conformação progressiva deste eixo foi feita a partir da acção de diversos indivíduos que o percorreram repetidas vezes, ou seja, existiu uma **concepção colectiva** que se estendeu no tempo sobre o sítio. A sinuosidade e variação de perfil que este elemento urbano apresenta ainda hoje, manifesta a concepção partilhada e a acomodação recíproca entre o caminho que une lugares e o contexto que atravessa, seja ele criação natural ou artificial.

A conformação dos limites desta rua aconteceu em sucessivos períodos posteriores e acusa, de forma mais ou menos evidente, os diferentes processos e momentos que conduziram à forma actual. No entanto, a edificação dos limites laterais foram secundários na concepção da rua, ou seja, para a concepção da rua foi essencial a manutenção da ideia de uma linha com uma espessura mínima que permitisse a circulação de homens e mercadorias.

365

Para além das ruas edificadas ao longo dos percursos matriz, esta ideia de linha que permanece como elemento gerador essencial da conformação do espaço da rua é partilhada com a maior parte dos arruamentos cuja conformação foi feita sem um plano ou projecto desenhado, progressivamente no tempo.

Como refere Joaquim Sabaté em relação à Calle Argentería em Barcelona, “(...) *Esta calle, como tantas otras, es el resultado de un camino (a veces nacido de un curso de agua; otras del paso de personas o animales). Se va consolidando al edificarse sus bordes y acaba constituyendo una vía urbana. Es así en los arrabales, pero también dentro de las murallas. Rara vez la calle es resultado de un proyecto; no tiene una forma decidida, ni pretensión de imagen o proporción adecuadas.* (...)”⁴³

06.3.2. A rua como ideia de corredor

A concepção da rua como corredor corresponde ao entendimento da beleza como resultado da regularidade e à consequente introdução de uma regra geométrica na composição do espaço da rua. Essa regra pode controlar mais ou menos elementos do canal que conforma a rua, assim, distinguimos três níveis de controlo morfológico: as ruas cuja forma é definida a partir do **traçado e perfil**, aquelas em que é definido **o traçado e o parcelamento** envolvente e, por último, aquelas em que é definido **o traçado, o parcelamento e o edificado**.

⁴² Nicola Marzot define *Percorso matrice* (Percorso matriz) como o percurso que cruza o território com o objectivo de unir dois pontos do modo mais directo, lembrando que, devido à presença de obstáculos naturais, este percurso quase nunca tem um desenvolvimento em linha recta. MARZOT, Nicola in CANIGGIA, Gianfranco, MAFFEI, Gian Luigi, “*Architectural Composition and Building Typology. Interpreting Basic Building*”, Firenze, Alinea Ed., 2001. p. 248.

⁴³ SABATÉ, Joaquín, “Una Idea Nueva en la Ciudad. Barcelona la Calle como Proyecto” in Textos críticos do Relatório Final do Projecto de Investigação “A Rua em Portugal – Inventário Morfológico” (PTDC/AUR/65532/2006).

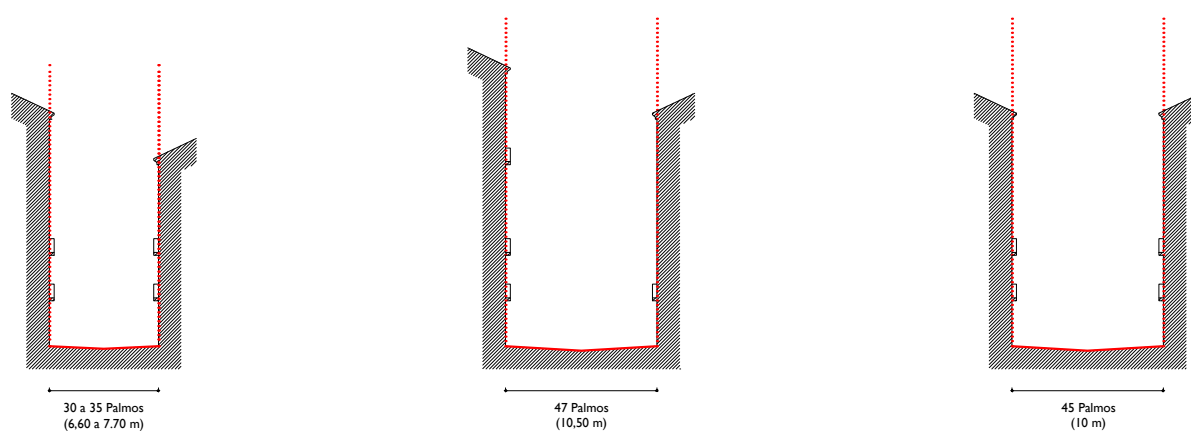


fig. 06.2 • A rua como ideia de corredor: Traçado e perfil transversal.

- a) Regularizações e rasgamentos de ruas sobre o traçado urbano seiscentista de Lisboa (1:10.000).
- b) Secções transversais das regularizações e rasgamentos de ruas seiscentistas. (1:500).

A rua como ideia de corredor. Traçado e perfil transversal.

Se a mais simples expressão do percurso da rua é uma linha, a mais simples representação do seu espaço é a sua projecção no plano horizontal, ou seja, o traçado dos seus limites públicos. A ideia de **beleza** e **comodidade** da rua associada à **regularidade** da dimensão do seu perfil é comum, na verdade, o meio mais simples de definir a dimensão espacial da rua é a partir da forma do seu **traçado e dimensão** do seu **perfil transversal** ou seja, através do delineamento do espaço público da rua.

Quando, em 1294, em articulação com a edificação de um pano de muralha na ribeira, D. Dinis manda abrir uma rua na continuidade da Rua Nova, especifica a dimensão do perfil transversal que o arruamento deveria ter: oito braças.⁴⁴ Esta preocupação com a dimensão e regularidade do perfil de uma rua demonstra a relação entre este tipo de controlo formal da concepção e o objectivo que tem: a rua deveria ser a expressão urbana do poder real e de uma ordem instituída e consolidada.

Por vezes uma rua aberta ou regularizada sobre um traçado ou tecido urbano pré-existente é concebida exclusivamente a partir da dimensão do seu perfil transversal. No século XVII, nos reinados de D. Afonso VI e D. Pedro II, a abertura e regularização de ruas no tecido urbano da antiga baixa lisboeta são exemplos especialmente representativos deste tipo de concepção que se baseia na definição da dimensão do perfil transversal, ou seja, que entende como essencial para a definição da rua não só o seu percurso como o perfil da mesma. Por exemplo, o traçado da Rua Nova do Almada, apesar de aproveitar parcialmente o traçado preexistente da Rua dos Fornos, foi aberto com uma largura regular entre 30 a 35 palmos, e do mesmo modo, a regularização da Rua dos Ourives da Prata se pautou pela largura regradada de 47 palmos e alinhamento recto de um traçado anteriormente sinuoso. Esta dimensão mais generosa é próxima dos 45 palmos com que o troço sul da Rua dos Ourives do Ouro foi regularizado até ao alargamento do lado nascente.⁴⁵

Apesar de ser um meio básico, a concepção regradada a partir do perfil da rua é um meio eficiente de criação de ordem que consegue imprimir regularidade ao espaço da rua e o seu uso não se limita aos períodos medieval e renascentista. Veja-se como exemplo o Decreto de D. João V, de 14 de Abril de 1745, que estabeleceu a dimensão genérica de 25 pés para quaisquer novas ruas ou serventias públicas que fossem edificadas nas áreas de expansão de Lisboa, aplicada particularmente no traçado de Santa Isabel, a poente do Largo do Rato, e considerada por Cláudio Monteiro “*uma das nossas primeiras*

⁴⁴ “(...) E do Canto das mhas fferrarias ataa a Rua noua deue ficar a Rua doyto braças, e deuo derribar da mha Casa q sta apar da parte de Calonha (aliás ponte da Galonha), tãta q fique a rua doyto braças (...)” excerto do texto transcrito da Chancellaria de D. Diniz, liv. II, fl. 81-v. in VIEIRA DA SILVA, A., *As Muralhas da Ribeira de Lisboa*, volume I, CML, Lisboa, 1987 (ed. or: 1900), p. 28.

⁴⁵ As medidas que aqui elencamos para a Rua Nova do Almada provêm das fontes documentais escritas que identificámos no **Capítulo 02. O tempo e a forma das ruas em Lisboa**; para a Rua dos Ourives do Ouro são deduzidas da cartografia de Lisboa datada de 1761 que apresenta a cidade em vésperas do terramoto de 1755 e a reconstituição do traçado das muralhas da cidade. A medida da Rua dos Ourives da Prata baseia-se na transcrição feita por Cláudio Monteiro de um auto de vistoria às casas do Conde de Óbidos na Rua dos Ourives da Prata realizado em 12 de Agosto de 1733.

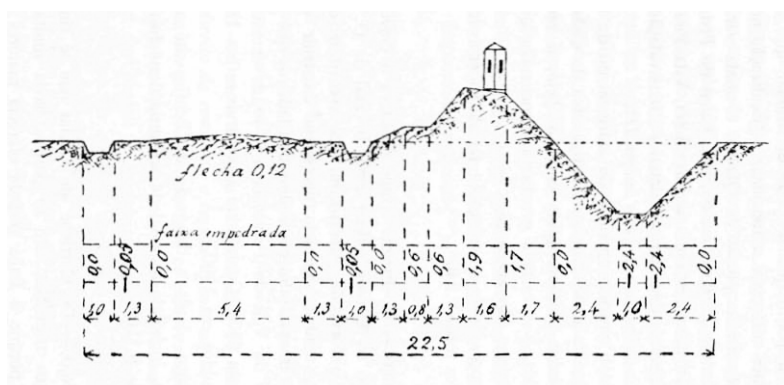
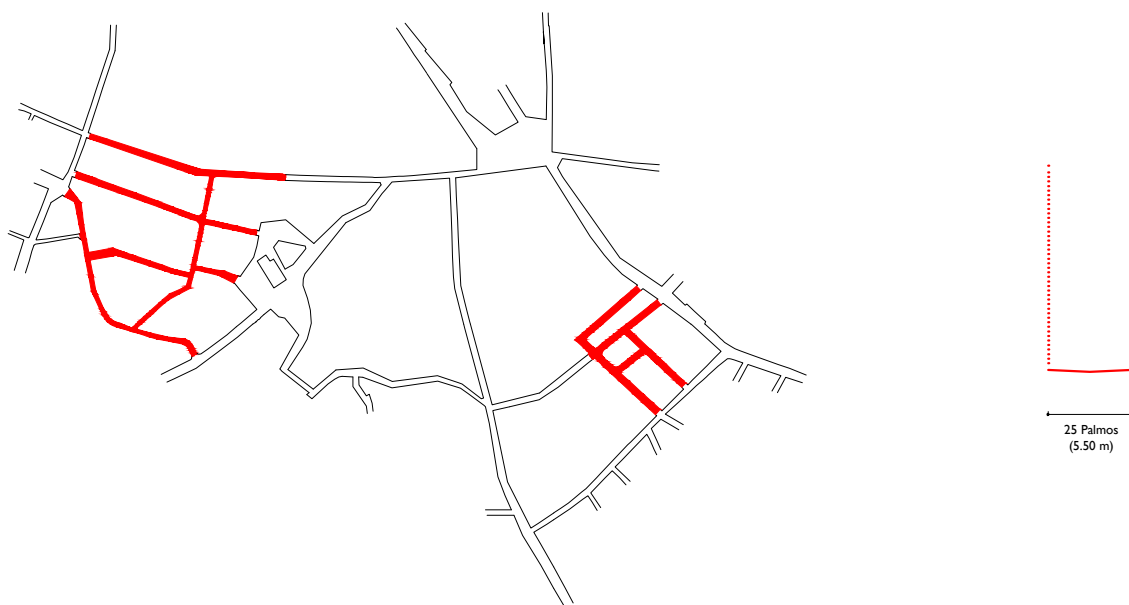


fig. 06.3 • A rua como ideia de corredor: Traçado e perfil transversal.

a) Traçado urbano de Santa Isabel (1:10.000).

b) Secção transversal-tipo das ruas de 25 palmos de largura. (1:500).

fig. 06.4 • A rua como ideia de corredor: Traçado e perfil transversal.

Secção transversal-tipo da nova Circunvalação de 1885 in VIEIRA DA SILVA, "Dispersos", Vol. I, Lisboa, 1954. p. 89.

normas urbanísticas portuguesas modernas."⁴⁶ Outras normas coevas partiram do mesmo princípio de regradar o perfil da rua como o Decreto de 17 de Julho de 1745 que estabeleceu regras para controlar a altura e projecção das saliências de fachada sobre o espaço público, agindo essencialmente sobre a cidade preexistente; e o Decreto de 25 de Agosto de 1755 que, a pretexto do pedido de abertura da Rua de São Filipe Nery ao Rato, dispôs que as novas ruas tivessem uma largura mínima que permitisse a passagem de duas carruagens a par.⁴⁷

A simplicidade deste processo de definição de uma ideia de rua teve expressão também na concepção das estradas de circunvalação para fins aduaneiros ou militares, que sucessivamente marcaram os limites administrativos da cidade e que, mesmo não sendo no seu momento de origem, têm, umas mais do que outras, sedimentado nesse sentido. Veja-se, por exemplo, o caso da Estrada de Circunvalação de 1852 cujo traçado aproveitou grande parte da anterior Estrada Fiscal e cujo canal era definido pelo perfil regular com o pavimento macadamizado, sempre ladeado por um muro do lado interior em relação à cidade, com excepção das portas de entrada.⁴⁸ Ainda no século XIX, como parte de outra reforma do município definida por decreto de 1885, podemos referir o caso da nova Circunvalação cuja construção se estendeu entre 1886 e 1900 e cujo perfil-tipo reproduzimos a partir de Vieira da Silva.⁴⁹

369

Também na segunda metade do século XIX, a julgar pela cartografia de 1856/58 e de 1904/11, o reperfilamento da parte mais a sul da Rua das Trinas obedeceu a um processo de concepção que definiu um perfil regular; e mais largo, alterando a feição primitiva da rua através da demolição das frentes edificadas dos quarteirões do lado nascente, sem alterar a divisão entre parcelas privadas.

Sabe-se que um espaço regular depende de um modo de edificar para a sua realização, não sendo suficiente conceber o espaço regradado para este ser edificado com a forma idealizada. No caso dos primeiros arruamentos que referimos, que dependiam essencialmente do alinhamento constante e regradado dos seus limites laterais para cumprirem a ideia subjacente à sua concepção, conhecemos relativamente bem o processo de cordeamentos para delinear a sua forma no sítio, o qual seria uma prática comum em Lisboa pelo menos desde o século XIII quando surge uma referência escrita em relação à Rua dos Ferreiros ou Ferraria.⁵⁰ Os **cordeamentos**, ou seja, o estender e medir o comprimento de cordas, tanto com o objectivo de medir um espaço existente como de delinear no sítio o espaço a edificar, têm uma ligação íntima com o processo de concepção a partir da definição de uma dimensão regulada do perfil transversal ou de alinhamentos. Assim, a partir do cordeamento de alinhamentos e distâncias iguais transversais aos mesmos conseguia-se estabelecer uma matriz espacial regulada adaptada ao contexto.

⁴⁶ MONTEIRO, Cláudio, *Escrever Direito por linhas rectas. Legislação e planeamento urbanístico na Baixa de Lisboa (1755-1833)*, AAFDL, Lisboa, 2010. p. 49.

⁴⁷ ROSSA, Walter, *Além da Baixa. Índices de Planeamento Urbano na Lisboa Setecentista*, Ministério da Cultura – IPPAR, Lisboa, 1998. p. 34.

⁴⁸ MIRANDA, António, "Limites da Cidade" in SANTANA, Francisco, SUCENA, Eduardo (Dir.), *Dicionário da História de Lisboa*, Lisboa, 1994. p. 553-555

⁴⁹ VIEIRA DA SILVA, *Dispersos*, vol. I, Lisboa, 1954. p. 89.

⁵⁰ CARITA, Hélder, *Lisboa Manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna (1495-1521)*, Livros Horizonte, Lisboa, 1999, p. 33.

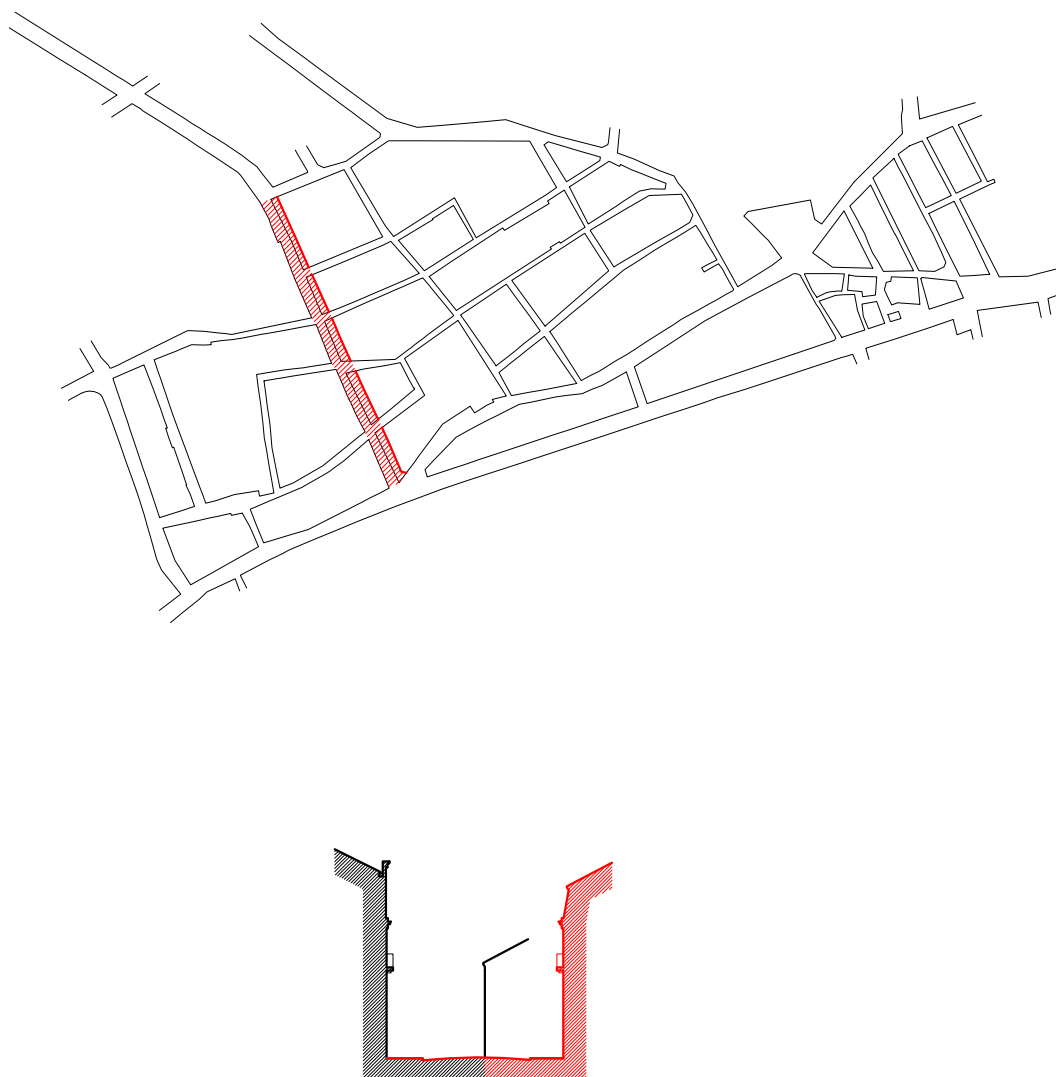


fig. 06.5 • A rua como ideia de corredor: Traçado e perfil transversal. Alargamento da Rua das Trinas.

a) Diagrama do alargamento sobre o traçado preexistente da Madragoa (1:5.000).

b) Secção transversal-tipo do alargamento (1:500).

A rua como ideia de corredor. Traçado e parcelamento.

A prática de cordeamentos não era exclusiva da redefinição ou abertura de ruas individualmente, aliás, era uma prática corrente na definição de traçados de conjunto, como por exemplo se pode deduzir a partir do tecido da Madragoa. A decomposição do mesmo permite inferir uma mesma **malha de composição** que regra o traçado do **espaço público** e do **parcelamento privado**. Esta prática de regulação da forma da rua surge muitas vezes associada à ideia de criação de uma ordem urbana a partir da **hierarquia** dos arruamentos que compõem o traçado urbano de uma parte da cidade, traduzida nas diferenças de largura e de continuidade/descontinuidade entre elementos principais e secundários. O recurso a processos de concepção que definem **traçado e parcelamento** foi transversal no tempo e encontra-se preferencialmente associado a dois modelos urbanos de composição do tecido da cidade: o modelo de *ruas e travessas* e o modelo de *quarteirões*.⁵¹

No caso de Lisboa, reconhecem-se ainda hoje tecidos urbanos com esta génese e a regra modelar das composições pode ser deduzida a partir do estado actual. Assim, é possível traçar uma genealogia da evolução morfológica destes modelo urbanos através dos diagramas interpretativos dos traçados e parcelamentos de algumas operações urbanas elaboradas no século XVI: a Vila Nova da Oliveira, traçada em duas fases em 1502 e 1517; a Madragoa, que data da primeira metade do século XVI; o Bairro Alto, cujas fases de edificação iniciam em 1513 mas se estendem até à segunda metade do século XVI;⁵² e o Bairro da Bica, que apesar de ter edificação anterior, foi reconstruída após os desmoronamentos de 1597 e 1621, portanto já na transição para o século XVII.

Pela leitura destes diagramas conclui-se existir uma regra nas dimensões das larguras das parcelas e também na hierarquia estabelecida pelas dimensões dos perfis de ruas e travessas. As deformações impressas ao modelo urbano parecem ter origem em grande parte na adequação à topografia e também a preexistências cadastrais e edificadas. No entanto, regista-se uma progressiva abstracção na aplicação dos modelos aos sítios, ou seja, entre as realizações do início e do final do século XVI, é nas primeiras que existe uma maior adaptação ao contexto e é nas últimas que melhor se reconhece a regra modelar da concepção integral de traçado urbano e parcelamento.

Apesar do distanciamento temporal do estabelecimento destes modelos urbanos na cidade de Lisboa, a sua longevidade é reconhecida por exemplo na operação de loteamento da cerca do convento da Trindade, que deu origem ao bairro da Lapa, imediatamente após o terramoto de 1755, ou seja, passados cerca de dois séculos e meio do traçar da Vila Nova da Oliveira, da Madragoa ou mesmo da primeira fase do

⁵¹ CARITA, Hélder; *Lisboa Manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna (1495-1521)*, Livros Horizonte, Lisboa, 1999.

⁵² No dia 10 de Janeiro de 2013, numa visita guiada à exposição "*Bairro Alto: mutações e convivências pacíficas*", Hélder Carita revelou que descobriu entretanto um documento anexo ao testamento de Luís de Atouguia que refere a abertura de uma rua, provavelmente antecedente da actual Rua do Alecrim, no ano de 1498, o que coloca a primeira fase de edificação da Vila Nova de Andrade anterior no tempo ao arruar da Vila Nova da Oliveira. No entanto, para este efeito, referimo-nos apenas à área a norte das Portas de Santa Catarina e que se sabe ter sido de definição posterior.

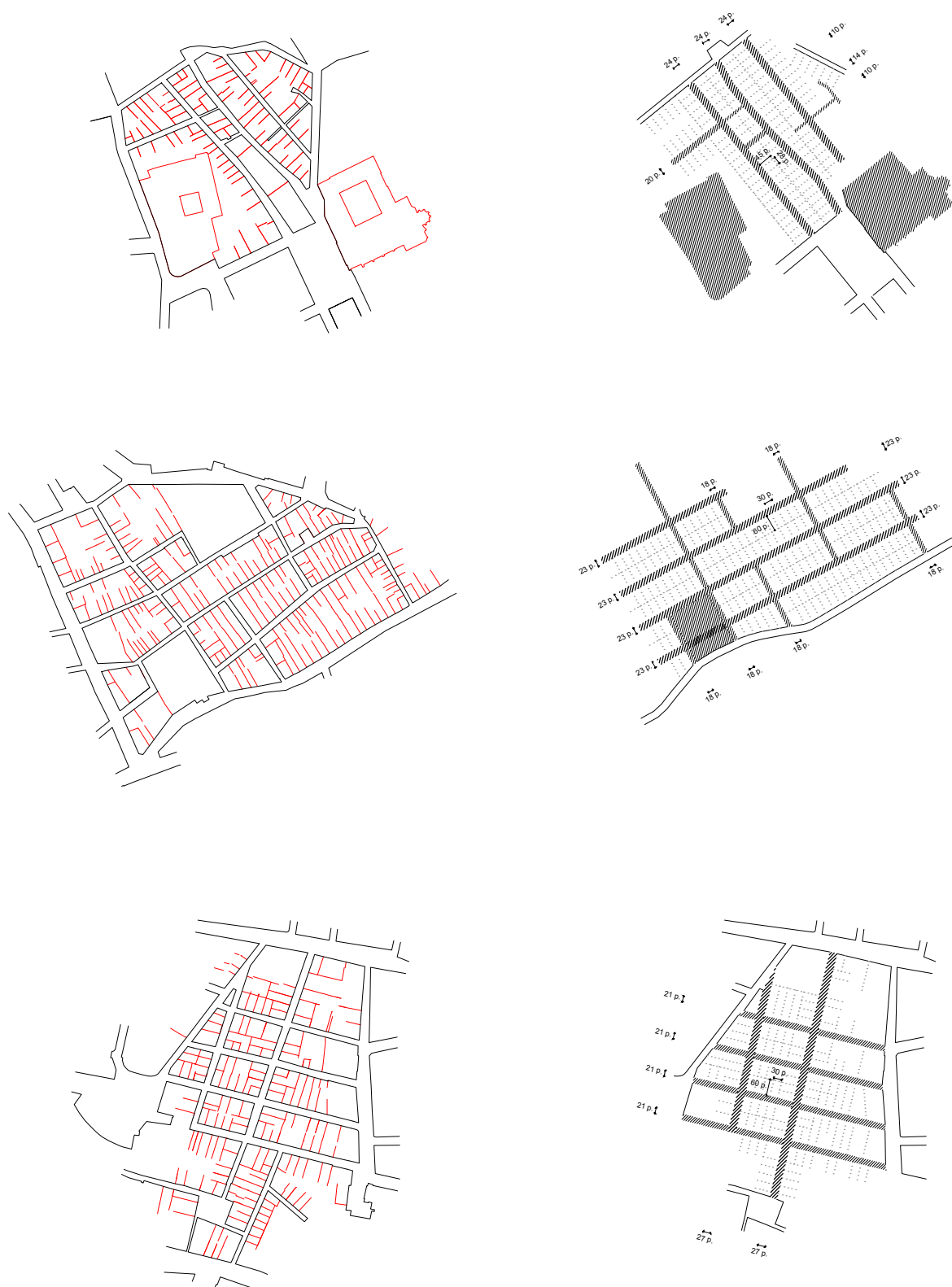
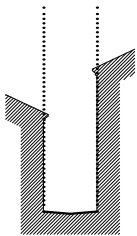
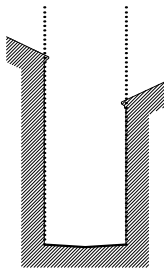
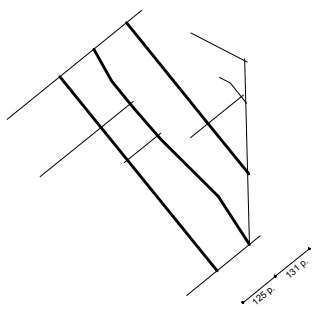


fig. 06.6 • A rua como ideia de corredor: Traçado e parcelamento. Vila Nova da Oliveira; Madragoa; Bica.

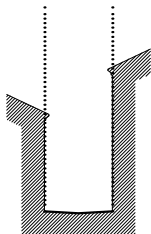
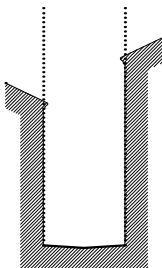
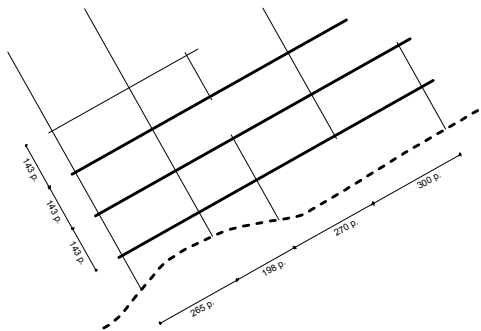
a) Parcelário; dedução da malha de composição; hierarquia do traçado. (1:5.000).

b) Secção transversal-tipo de rua e de travessa de cada caso. (1:500).



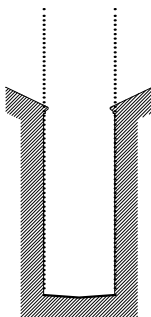
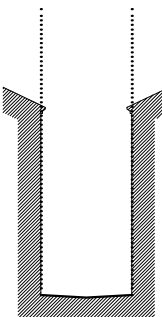
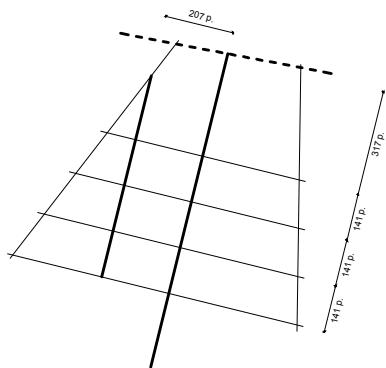
24 Palmos
(5.40 m)

16 Palmos
(3.52 m)



24 Palmos
(5.40 m)

20 Palmos
(4.50 m)



27 Palmos
(6.00 m)

21 Palmos
(4.70 m)

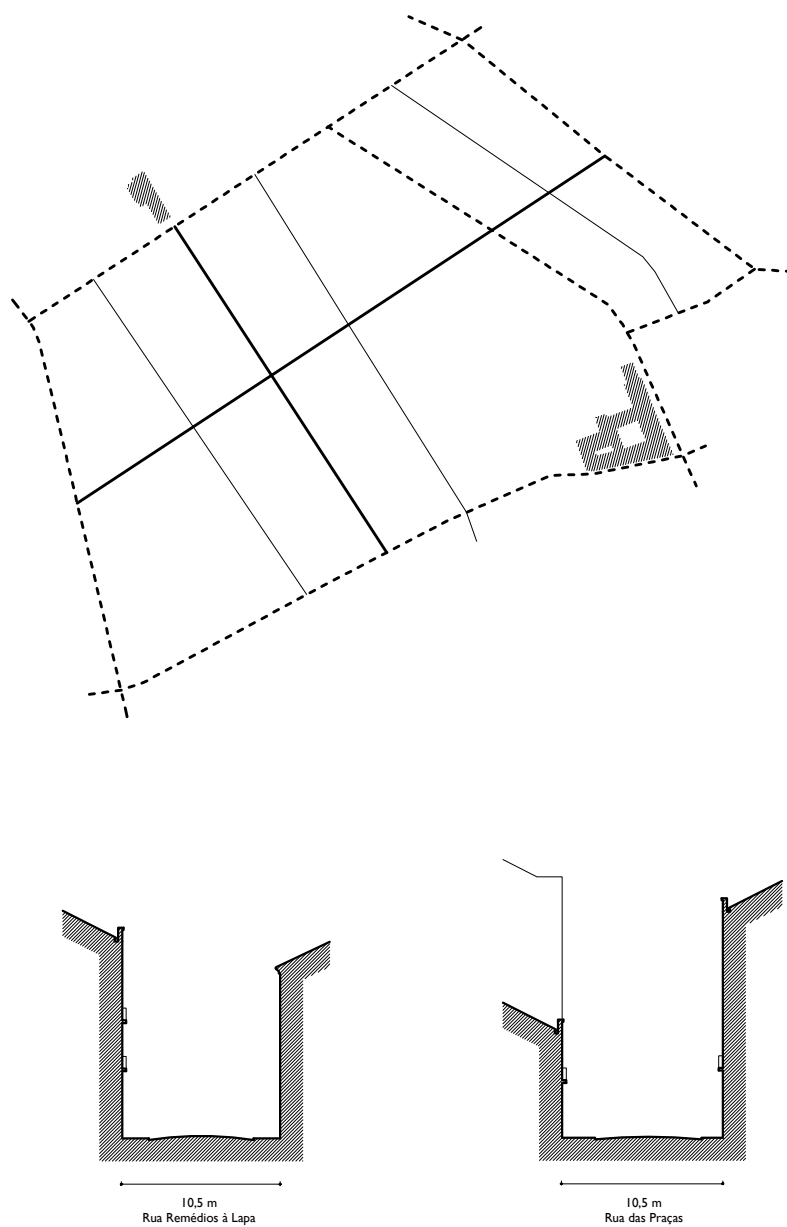


fig. 06.7 • A rua como ideia de corredor: Traçado e parcelamento. Lapa.

a) Hierarquia do traçado (1:5.000).

b) Secções transversais de ruas. A Rua dos Remédios à Lapa (norte-sul) e Rua das Praças (nascente-poente). (1:500).

Bairro Alto.

No entanto, quando comparamos as dimensões dos perfis das ruas que compõem o traçado da Lapa, apercebemo-nos que as variações que existem correspondem mais à adequação ao sítio de uma dimensão média de 50 palmos do que à criação de uma hierarquia do traçado.⁵³

Independentemente deste facto, este caso é particularmente representativo porque o tipo de concepção que exclusivamente se baseia em **traçado urbano e parcelamento** para a sua realização está associado a uma operação que pretendia ser, e foi, rápida, o que demonstra a eficácia intemporal deste processo de criação de cidade, e por consequência das suas ruas.

A rua como ideia de corredor. Traçado, parcelamento e edificado.

A concepção da cidade enquanto objecto arquitectónico plenamente controlado conduz a uma concepção do espaço público indissociável do espaço privado, ou seja, neste caso a rua é entendida como um elemento urbano concebido em conjunto com o edificado que existe nas suas margens uma vez que as fachadas dos edifícios são parte integrante do espaço da rua e desse modo a própria **tipologia edificada é concebida em conjunto com o espaço da rua.**

A mais paradigmática realização lisboeta que podemos lembrar como exemplo deste tipo de concepção é a Baixa Pombalina. O plano baseava-se numa avançada legislação de suporte para a realização de uma concepção unitário de espaço público e privado que assentava em três elementos essenciais: o **traçado urbano**; a **composição de fachadas**; e o **sistema construtivo**. Os diferentes tipos de espaços públicos e de tipos de composição de fachadas correlacionados contribuíram para uma grande clareza formal da **hierarquia urbana** proposta. Assim, os **tipos de ruas** foram definidos a partir da dimensão da **secção transversal**, da **composição das fachadas** e, finalmente da **distribuição funcional** das profissões.⁵⁴ Mas a composição modular das fachadas dependia directamente do sistema construtivo proposto, a gaiola pombalina, e de uma tipologia arquitectónica que se apurou nessa e consolidou nas décadas e mesmo séculos seguintes como a mais comum na edificação da cidade, o prédio pombalino.

No entanto, para além deste traçado de conjunto existiram no mesmo período alguns elementos concebidos avulsamente, por exemplo a abertura da Calçada do Conde de Vila Nova, actual Calçada do Marquês de Abrantes, ou a regularização da Rua de São Roque, actual Rua da Misericórdia. Ambas correspondem ao mesmo tipo de concepção de rua genérica que funcionalmente cumpriria a função de caminho de acesso ao centro da cidade, regrado por uma largura de 54 palmos. A regra do parcelamento e a modularidade do edificado que ainda hoje se reconhece nestas ruas são indicadoras de que o processo de concepção seria semelhante ao da Baixa, ou seja, existiu uma ideia de rua integralmente concebida a partir da largura

⁵³ Para o desenvolvimento em maior detalhe deste tema remetemos para o **Capítulo 02. O tempo e a forma das ruas em Lisboa.**

⁵⁴ Para uma descrição mais detalhada do processo de elaboração e realização do plano de reconstrução e dos diferentes tipos de ruas da Baixa pode ser encontrada no **Capítulo 02. O tempo e a forma das ruas em Lisboa.**

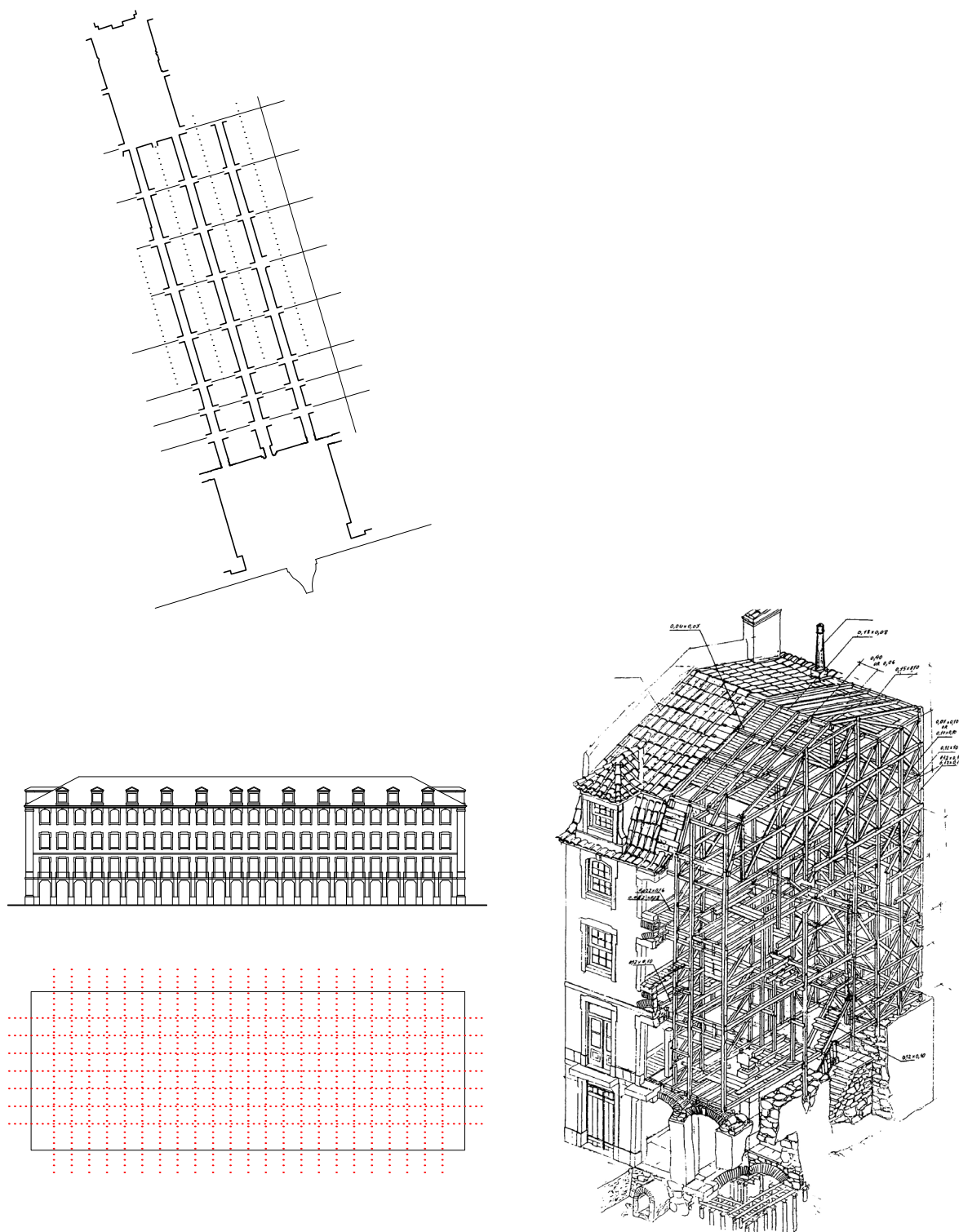
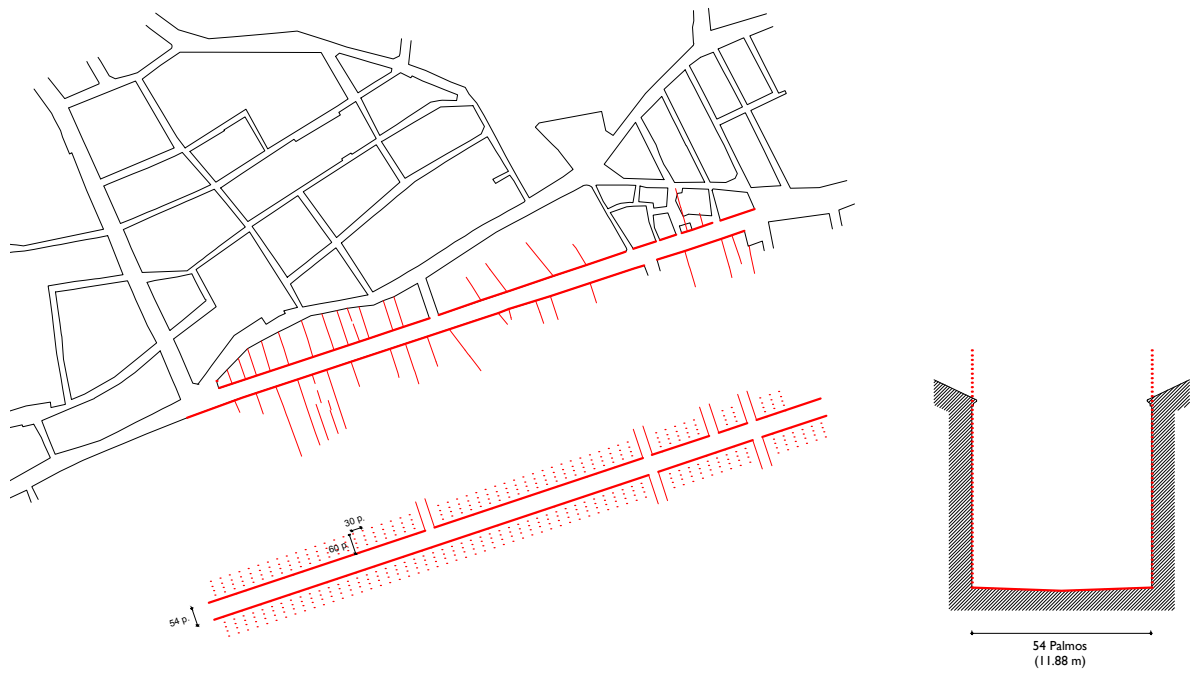


fig. 06.8 • A rua como ideia de corredor: Traçado, parcelamento e edificado. Os elementos de composição da Baixa Pombalina.

a) Hierarquia do traçado. (1:10.000).

b) Composição de fachadas e malha estrutural e de composição. (1:1.000).

c) Sistema construtivo - Perspectiva da "gaiola pombalina" do edifício da Rua do Ouro, n.º25 in MASCARENHAS, Jorge, *Sistemas de Construção V - O Edifício de Rendimento da Baixa Pombalina*, Livros Horizonte, 2004



377

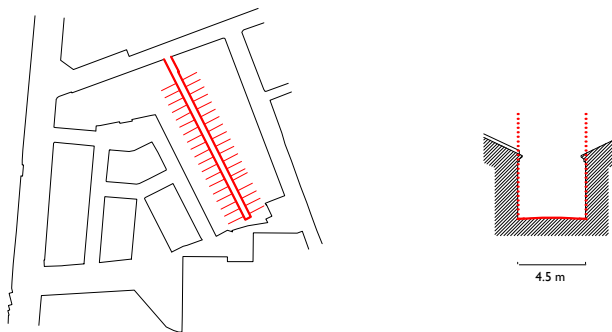


fig. 06.9 • A rua como ideia de corredor: Traçado, parcelamento e edificado. Calçada do Conde de Vila Nova.

- a) Abertura e parcelamento da Calçada do Conde de Vila Nova sobre o traçado preexistente (1:5.000).
- b) Malha de composição da rua e do parcelário (1:5.000)
- c) Secção transversal-tipo (1:500).

fig. 06.10 • A rua como ideia de corredor: Traçado, parcelamento e edificado. Vila Gadanho.

- a) Traçado e parcelamento sobre o traçado urbano envolvente. (1:5.000).
- b) Secção transversal. (1:500)
- c) Fotografia da Vila Gadanho.

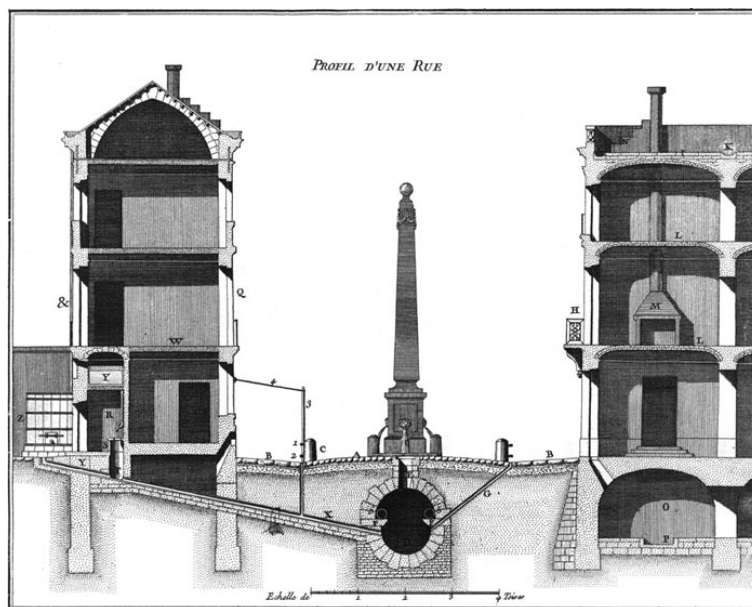
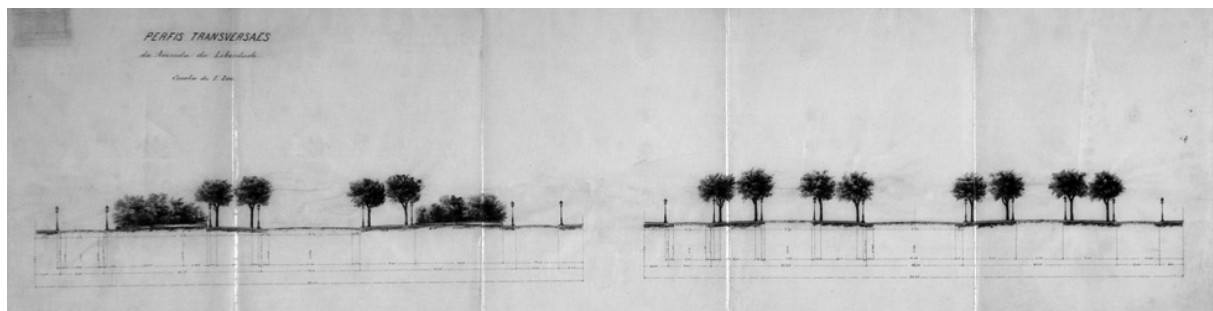
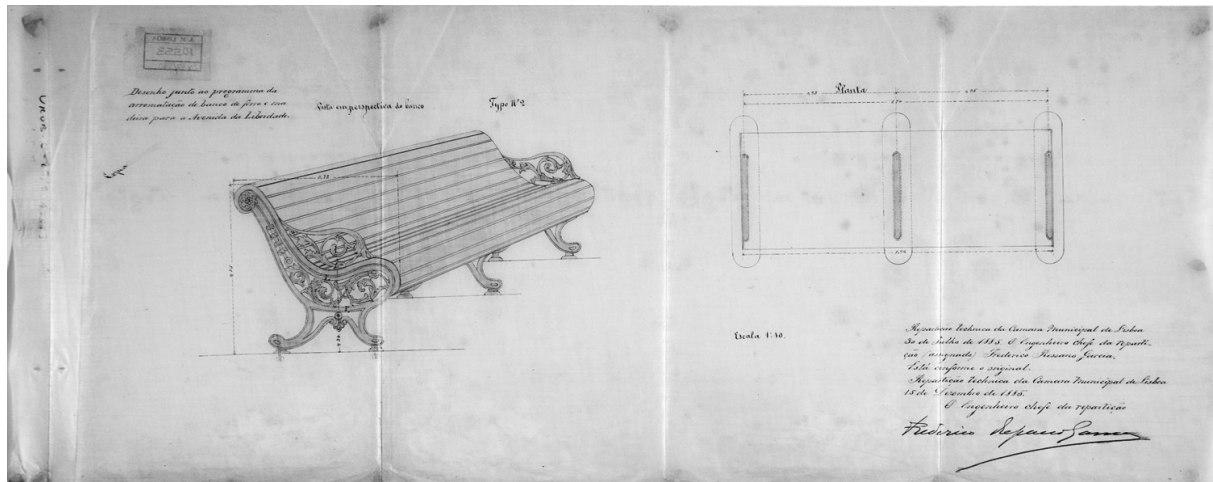


fig. 06.11 • A rua como ideia de espaço equipado. O mobiliário urbano.

a) "Desenho junto ao programa da arrematação de banco de ferro e madeira para a Avenida da Liberdade" in TOSTÕES, Ana, ROSSA, Walter (coord.), Lisboa. *O Plano da Baixa Hoje*, Catálogo de Exposição, CML, Lisboa, 2008. figura n.º 300.

b) "Perfis Transversais da Avenida da Liberdade" in TOSTÕES, Ana, ROSSA, Walter (coord.), Lisboa. *O Plano da Baixa Hoje*, Catálogo de Exposição, CML, Lisboa, 2008. figura n.º 296.

c) "Profil d'une rue" in PATTE, Pierre, *Mémoires sur les objets les plus importants de l'architecture*, 1769. Planche II, pg. 70.

do perfil, parcelamento e tipologia edificada que se generalizou.

O caso das vilas operárias corresponde, mais do que a uma ideia conjunta de espaço privado e espaço público, inicialmente colectivo, integrados, a uma ideia de rua que resulta da forma de agregação da tipologia do alojamento. Em Lisboa, uma das mais comuns formas de agregação da habitação operária modular de reduzidas dimensões é em duas bandas paralelas que conformam um residual corredor central a partir do qual se acede às habitações, que pelas características morfológicas e funcionais pode ser entendido como uma rua concebida a partir de um projecto integral de **traçado, secção, parcelamento e tipologias edificadas**.

A concepção integral da cidade, ou de partes da cidade, não é exclusiva do período iluminista nem terminou no princípio do século XX com as vilas operárias, como atestam as diversas operações urbanas dos Bairros de Renda Económica promovidas durante a vigência do Estado Novo, nem são exclusivos de regimes totalitários, uma vez que os Bairros PER (Projecto Especial de Realojamento) promovidos pela Câmara Municipal de Lisboa no final do século XX partiram do mesmo princípio de concepção. Do mesmo modo, não podemos afirmar de que se tratam apenas de promoções públicas porque as vilas operárias edificadas nos finais de oitocentos e início de novecentos são resultado de concepções integradas de edificado e espaço público. No entanto, a maioria destes exemplos já corresponde a uma ideia de rua como espaço equipado, portanto um canal que contém serviços e equipamentos que sustentam a vida pública urbana.

379

06.3.3. A rua como ideia de espaço equipado.

A ideia de rua como canal infraestruturado e equipado, que comporta elementos que suportam um conjunto de actividades urbanas e promovem o seu uso e fruição, tem antecedentes que remontam ao século XVII em França.⁵⁵ No caso de Lisboa, é evidente a importância dada à infraestruturação da rua na reconstrução pós-terramoto de 1755 com a introdução de uma cloaca sob o leito da rua e dos balizadores que separavam o passeio pedonal do trânsito que corria na parte central, visíveis no desenho de projecto da secção-tipo de uma rua, enquanto a criação dos espaços arborizados dedicados ao lazer radicam no Passeio Público, delineado em 1764 por Reinaldo Manuel. Recuando no tempo podemos ainda encontrar antecedentes deste equipamento da rua de um modo mais rudimentar nos “ferros” que existiam na Rua Nova dos Mercadores / Rua Nova dos Ferros no final do século XVI,⁵⁶ um gradeamento visível na *Vista da Rua Nova dos Mercadores*,⁵⁷ aparentemente com o propósito de delimitar uma área onde não podiam circular animais,⁵⁸ portanto uma área da rua exclusivamente pedonal e dedicada aos mercadores. No entan-

⁵⁵ WERQUIN, Ann-Carol, “Rues, boulevards, avenues... Paris, laboratoire pour la vie urbaine?” in AAVV, *Boulevards, rondas, parkways... des concepts de voies urbaines*, CERTU - Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, 2000.

⁵⁶ FRANÇA, José-Augusto, *Lisboa. História Física e Moral*, Livros Horizonte, Lisboa, 2008. p. 176.

⁵⁷ *Vista da Rua Nova dos Mercadores*. Lisboa, Pintor anónimo Flamengo, Portugal ou Holanda, 1570-1590 c., Óleo sobre tela. Coleção Sociedade de Antiquários de Londres. Museu Rietberg de Zurique, Suíça. Pode ser consultada no **Capítulo 02. O tempo e a forma das ruas em Lisboa**.

⁵⁸ VIEIRA, Alice, *Esta Lisboa*, Editorial Caminho, Lisboa, 1993. p. 36.

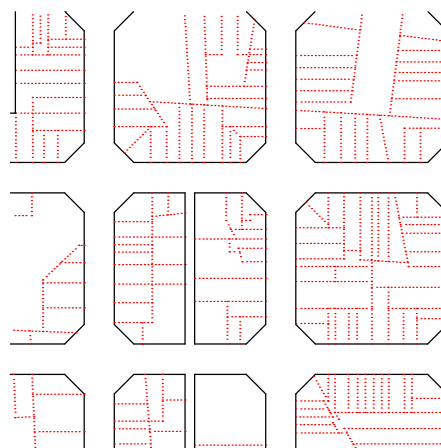
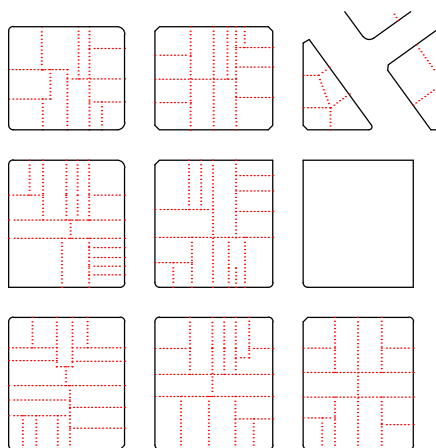
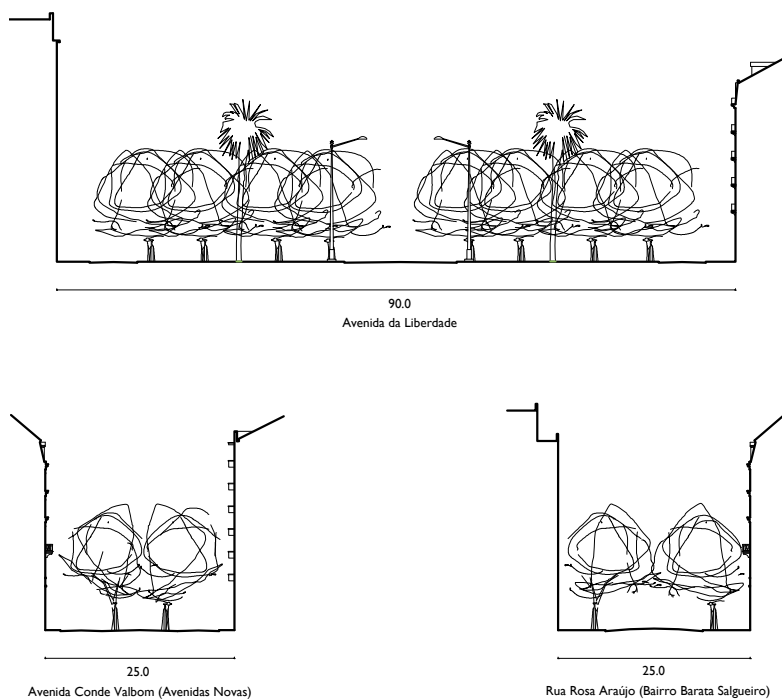


fig. 06.12 • A rua como ideia de espaço equipado. Traçado e parcelamento. Secções transversais-tipo das avenidas. (1:500).

fig. 06.13 • A rua como ideia de espaço equipado. Traçado e parcelamento.

a) Parcelamento de uma amostra do tecido urbano das Avenidas. (1:5.000).

b) Parcelamento de uma amostra do tecido urbano do *Ensanche* de Barcelona. (1:5.000).

to, foi apenas a partir do século XIX que se desenvolveram, de modo sistemático, projectos e realizações que permitem caracterizar o tipo de concepção de rua como ideia de espaço equipado.

Quando utilizamos o termo **espaço equipado** referimo-nos ao espaço que, para além de uma pavimentação específica, contém elementos de mobiliário urbano como bancos ou papeleiras, é arborizado, é iluminado, ou suporta a existência de um transporte público permanente, como um elevador funicular. Ou seja, um espaço que comporta um conjunto de elementos, combinados ou utilizados singularmente, dedicados a apoiar as actividades urbanas que aí se desenrolam e a fruição do próprio espaço público da cidade.

Podemos considerar a Avenida da Liberdade um arquétipo de rua equipada lisboeta. O início das obras para a sua abertura, em 1879, parcialmente sobreposta ao Passeio Público, marca o momento em que a ideia de rua se transforma em Lisboa, tanto que surgiu em Lisboa uma nova designação toponímica no léxico que se praticava - avenida.

381

O desenho da nova artéria correspondia ao modelo de *boulevard* ou *avenue* parisiense, importado não só através da figura de Ressano Garcia, que tinha estudado em Paris, como também a partir das influências da cultura urbana então dominante a que estavam sujeitos os seus antecessores na Câmara Municipal. Assim, a nova avenida mais do que oferecer à cidade um novo espaço de passeio arborizado, que entretanto já tinha na recém edificada Rua 24 de Julho (1878) sobre o aterro da Boavista, proporcionou um novo eixo de crescimento urbano para o interior do planalto de Lisboa e um espaço modelo a partir do qual se pautariam as realizações das novas avenidas. A iluminação pública, que tinha sido inaugurada na cidade em 1873, inicialmente a gás, permitiu a utilização nocturna segura do espaço e adicionou um tipo de elemento de mobiliário urbano - candeeiros - que gradualmente se tornou essencial na concepção de qualquer rua da cidade. Podemos ainda considerar a estatuária herdada do Passeio Público como um elemento de mobiliário que equipa a avenida desde a sua origem, e a progressiva adição de novos elementos do mesmo tipo, contribuindo para o carácter monumental e significado colectivo da Avenida.

Este tipo de “*equipagem*” do espaço público da cidade com elementos arborizados e de mobiliário urbano não foi um inédito da Avenida. Pierre Joseph Pezerat, a partir de meados do século XIX e na sua passagem pela Repartição Técnica da Câmara Municipal de Lisboa, tinha promovido uma sistemática transformação de um conjunto de espaços mais ou menos expectantes com vista a dotar a cidade de pequenos jardins, com o propósito de a “*aformosear*” enquanto contribuía para a salubridade, e de novas ou ampliadas ruas que melhorassem a circulação do trânsito da cidade.

No entanto, foi a realização da Avenida, conforme Ressano Garcia a concebeu, não como um fim em si mesma mas como o eixo estruturador do crescimento urbano da cidade, que permitiu as seguintes sucessivas operações de loteamento baseadas num modelo urbano que utilizou uma tipologia de ruas-avenidas dispostas segundo malhas ortogonais. Os planos das *Avenidas* de 1879 e 1889, posteriormente integrados

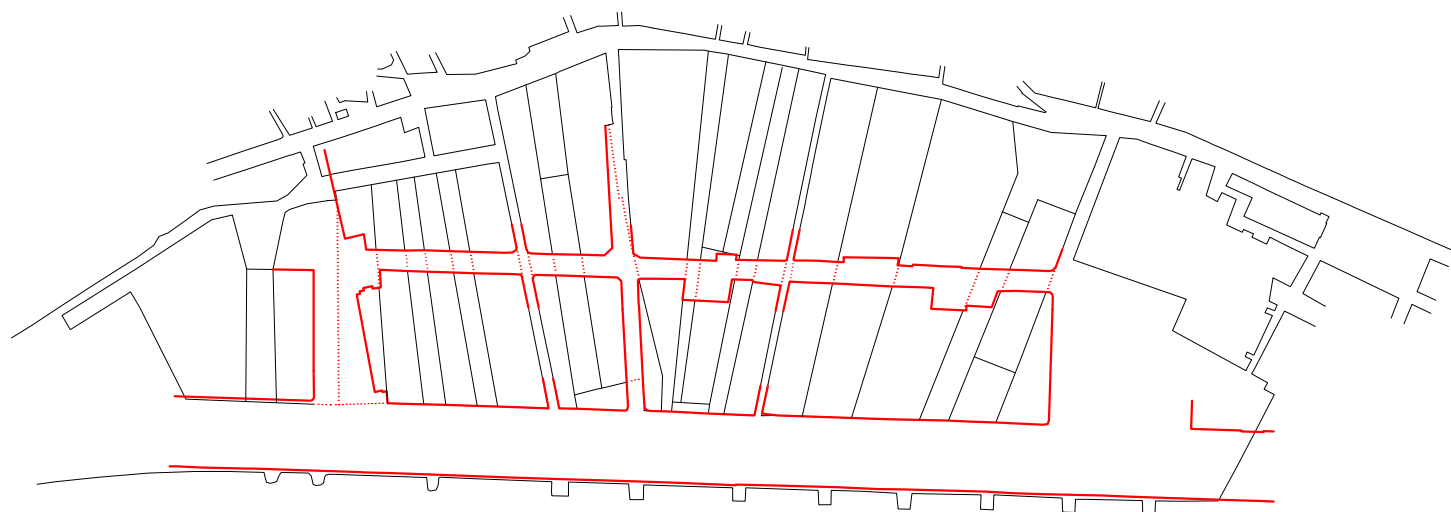


fig. 06.14 • A rua como ideia de espaço equipado. Traçado e parcelamento.

a) Traçado actual dos arruamentos abertos no Aterro da Boavista sobre o parcelamento preexistente. (1:5.000).

b) Fotografias da Rua (Avenida) 24 de Julho. Arquivo Fotográfico Municipal.

Cotas: PT/AMLSB/JBN/000345; PT/AMLSB/JBN/003542; PT/AMLSB/SER/I02352; PT/AMLSB/CRU/000621.

e desenvolvidos no *Plano Geral de Melhoramentos da Capital*, datado de 1903.

A rua como ideia de espaço equipado. Traçado e parcelamento.

Uma das possibilidades de concepção de rua equipada corresponde à sua concepção em conjunto com a partição das parcelas marginais. Em Lisboa, existem casos de ruas concebidas deste modo, tanto singularmente como integradas num conjunto.

Por exemplo as avenidas, concebidas e edificadas naquela que foi a grande expansão da cidade no final do século XIX e início do século XX, consistiram numa tipologia de *rua-avenida*, elementos urbanos lineares, infraestruturados e arborizados, equipados desde a origem com mobiliário urbano modelar, concebidos em conjunto com o parcelamento do espaço privado dos quarteirões que definiam, e definem.

Estas *ruas-avenida* acusam a nítida filiação às avenidas e *boulevards* franceses. Apesar da sua dimensão menos generosa, da sua distinta relação com a cidade, uma vez que configuram expansões e não rasgamentos do tecido edificado, e da ausência de predefinição de fachadas ou de tipologias arquitectónicas, encontram-se facilmente afinidades morfológicas nas proporções e nos elementos de mobiliário urbano que são definidos e integrados no próprio modelo de rua. A aculturação do modelo passou pela adequação da dimensão e pela substituição do pavimento pela calçada portuguesa, o que confere uma plasticidade e longevidade muito particular aos seus passeios.

A definição conjunta do traçado e do parcelamento denota o processo de realização que implicou a compra ou expropriação de propriedades e o seu reparcelamento de modo a definir lotes regulares, dispostos de preferência perpendicularmente às frentes do quarteirão, com excepção das preexistências edificadas que se mantiveram em especial nos limites das fases de projecto e edificação das Avenidas. Este processo relativamente comum e predominante em Lisboa é oposto, por exemplo, ao sucedido no Ensache de Barcelona que acusa maioritariamente, ainda hoje, os traços do cadastro rural preexistente no parcelamento interno dos quarteirões.

Por vezes a concepção de uma rua equipada e das parcelas que a marginam é feita singularmente, à semelhança da própria Avenida da Liberdade. Integrada num conjunto mais alargado de ruas rasgadas sobre o tecido edificado da cidade que visavam melhorar a circulação e as condições de higiene urbana. A Rua D. Carlos, depois Avenida das Cortes ou do Palácio Legislativo, actual Avenida D. Carlos I, ou a Rua Domingos Sequeira, aberta entre a Praça da Estrela e o arranque da Rua Ferreira Borges, no limite Sudeste do, idealizado na altura, Bairro de Campo de Ourique, correspondem a casos desenvolvidos e realizados de modo avulso apesar de partilharem o princípio comum, à semelhança dos *percement* Haussmanianos congéneres.

No entanto, nem sempre o parcelamento é completamente redefinido. Por exemplo a Rua 24 de Julho, actual Avenida 24 de Julho, apesar de fazer parte de um conjunto de ruas abertas sobre o aterro da Boavis-

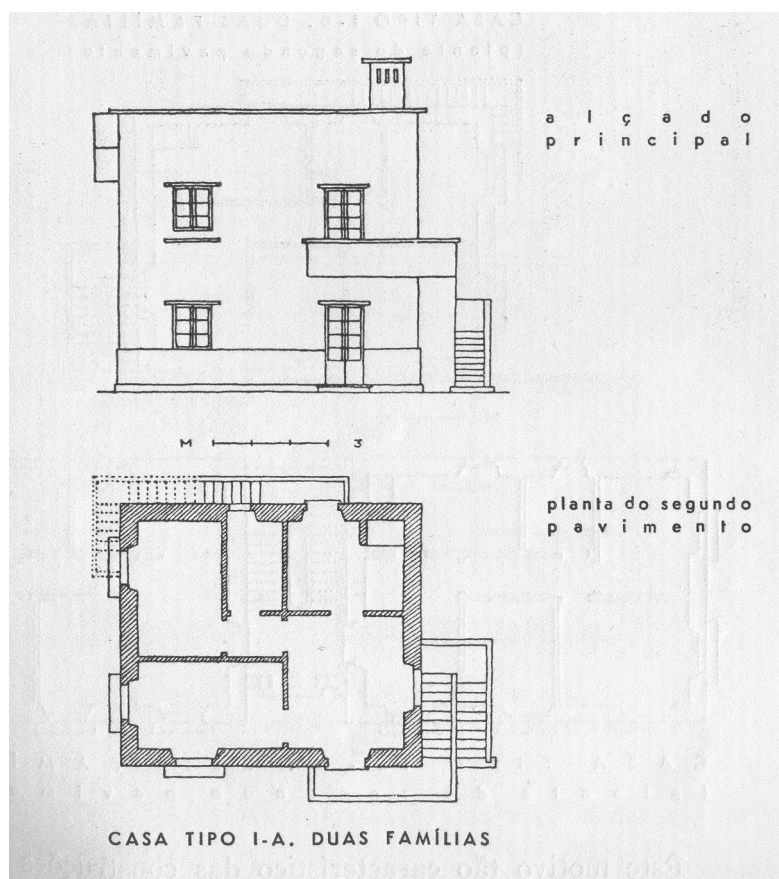
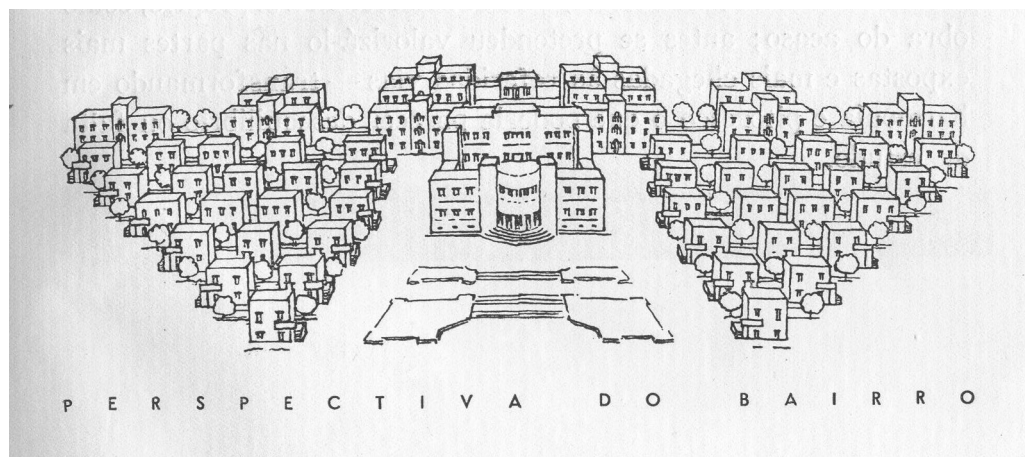


fig. 06.15 • A rua como ideia de espaço equipado. Traçado, parcelamento e edificado. Bairro do Alvito. MONTEZ, Paulino, Lisboa. *Alcântara/Alvito. Extensão Noroeste da Cidade. Plano do Bairro Económico Doutor Oliveira Salazar.*, col. Estudos de Urbanismo em Portugal pelo Arquitecto Paulino Montez n.º2, Lisboa, Julho 1938 pp. 17, 19, 22, 25, 26.

- a) Perspectiva do bairro.
- b) Casa tipo I-A.

ta, é a única rua equipada desse conjunto, arborizada e suporte de passagem de transportes públicos sobre carris, que teve o propósito de contribuir para a própria salubridade da cidade ao constituir um espaço de passeio alternativo ao Passeio Público, e o parcelamento do seu lado norte herda os traços do cadastro preexistente que se estendia desde a Rua da Boavista até às margens do Tejo.

Estes distintos modos de parcelar o espaço interno dos quarteirões, fazendo um novo loteamento ou mantendo o parcelamento antecedente, resultam de um contexto que se caracteriza pela existência de maiores ou menores recursos económicos, das propriedades antecedentes estarem concentradas ou dispersas e da expropriação por zonas ter tornado possível o retorno do investimento ao Município a partir da alteração legislativa de Agosto de 1888. Ou seja, quando as condições para a realização das operações não foram favoráveis à aplicação de modelos urbanos abstractos ideais existiu a necessidade de proceder à adequação dos mesmos às condicionantes do contexto.

A rua como ideia de espaço equipado. Traçado, parcelamento e edificado.

385

A promoção da habitação pela administração pública, que procurava melhorar as condições da habitação e solucionar a falta de alojamento em Lisboa, já no início do século XX e associada a regimes mais ou menos paternalistas, quase sempre implicou a criação de ruas equipadas concebidas em conjunto com o tecido urbano, nomeadamente o parcelamento e as tipologias edificadas. No século passado a criação de novas áreas habitacionais de promoção pública foi quase sempre resultado de processos de concepção em que tudo era definido, desde o programa urbano até ao detalhe construtivo, passando pelo traçado urbano, o projecto do espaço público e o projecto das tipologias habitacionais e equipamentos públicos.

Na Primeira República, a promoção do Bairro Social da Ajuda e do Bairro do Arco do Cego, apesar de finalizados apenas em meados da década de 1930, correspondem às primeiras experiências públicas de concepção integrada de espaços e ruas equipados e alojamento. Apesar dos diferentes destinatários, contextos em que são concebidos e realizados, e da maior dimensão e complexidade formal do Arco do Cego, estes bairros partilham princípios de concepção como: a axialização do traçado urbano em relação a um espaço público principal e ao edifício mais representativo; a definição e disposição programática do bairro, com os equipamentos numa posição central em relação às habitações que constituem a maioria do tecido urbano; a diversidade tipológica proposta, com edifícios de habitação colectiva e moradias; e os elementos compositivos e decorativos da arquitectura dos edifícios, seguindo as correntes estéticas coevas.

Em relação aos arruamentos destes bairros, é nítida a opção pela composição hierarquizada do traçado com um eixo principal com um perfil mais largo do que o das restantes ruas, que no caso do Arco do Cego é conformado por um largo e uma alameda arborizada e no caso do Bairro Social da Ajuda é composto por uma sucessão espacial de largo, miradouro e escadaria.

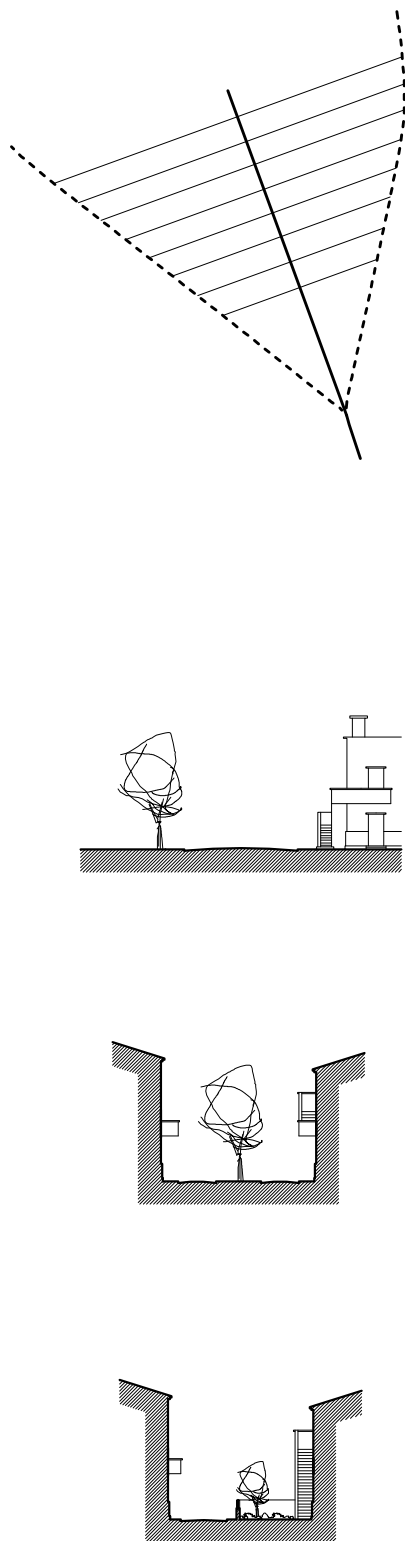


fig. 06.16 • A rua como ideia de espaço equipado. Traçado, parcelamento e edificado. Bairro do Alvito.

- a) Matriz da hierarquia do traçado urbano proposto.
- b) Secção transversal-tipo proposta para as ruas de circulação marginais. (1:500).
- b) Secção transversal-tipo proposta para as ruas transversais interiores ao bairro. (1:500).
- b) Secção transversal-tipo actual das ruas transversais interiores ao bairro. (1:500).

A legislação de 1918 impunha que as ruas destes bairros não poderiam ter menos de 10 metros de largura,⁵⁹ devendo ser pavimentadas com macadame ou calçada, ter passeios laterais e encanamentos fluviais e domésticos, para além dos bairros terem de ter iluminação pública. As ruas que compunham o traçado mais banal destes bairros seguiam sensivelmente estas características, sempre marginadas pelas tipologias habitacionais desenhadas para o mesmo fim.

No Bairro Social da Ajuda existe uma largura genérica de 8 metros com passeios laterais para este tipo de ruas enquanto no Bairro Social do Arco do Cego existem dois níveis hierárquicos que tornam mais complexo o traçado urbano e correspondem aos perfis transversais genéricos de 7,5 metros e 10,5 metros, enquanto o eixo principal tem 25 metros de largura. A distribuição da tipologia edificada de habitação do bairro seguia um princípio de acompanhamento hierarquizado dos arruamentos respectivamente com os equipamentos, as habitações colectivas e as moradias.

Os projectos bairros de rendas económicas também são exemplos característicos deste tipo de operação, e as suas ruas são casos exemplares da concepção de rua como ideia de espaço equipado que integra o desenho do espaço público, do parcelamento e das tipologias edificadas. Estas ruas infraestruturadas, iluminadas e por vezes arborizadas, consistem sempre na formalização de uma ideia de rua equipada, directamente relacionada com a tipologia edificada projectada, o que contribuiu para a imagem controlada e hierarquizada que ainda hoje reconhecemos nesses espaços.

Se observarmos o projecto de Paulino Montez para o Bairro do Alvito, um dos primeiros destes bairros a serem edificados, já em finais da década de 1930, conseguimos identificar com clareza a articulação entre os tipos de ruas e os tipos de edificado que são propostos, conformando o bairro como um todo uno e hierarquizado. Para esta hierarquização espacial contribuem a posição relativa dos elementos na composição, a dimensão e perfil da secção dos arruamentos e o tipo de edificado que acompanha a rua.

Marginais ao bairro, as vias de circulação automóvel principais foram concebidas nos seus troços mais estreitos com 10 metros, dos quais 7,5 metros para faixas de rodagem e 2,5 metros para passeios laterais empedrados. O protagonismo do jardim central, composto como uma curta alameda axializante do desenho do bairro, é conferido pela presença do grupo cultural, arborização e bancos, que reforçam o sentido da composição simétrica do espaço.⁶⁰ Nenhum destes elementos está presente nos arruamentos

⁵⁹ O decreto N.º 4137, de 24 de Abril de 1918 estabelecia várias providências atinentes a promover a construção de casas económicas, estabelecendo também as características que as mesmas deviam respeitar: "Valorizava a casa unifamiliar e isolada, mas aceitava os agrupamentos ou bairros, aos quais impunha condições, nomeadamente a de terem «sempre na retaguarda um terreno com a largura mínima de 4 m e, sendo possível, um pequeno jardim à frente», ruas de largura mínima de 10 m, pavimento macadamizado ou calçado, passeios laterais e encanamentos completos para vazão das águas fluviais e caseiras ligados ao esgoto público (artigos 4.º e 5.º). (...) Os bairros teriam iluminação, limpeza semelhante aos outros, fontes, lavadouros, edifícios para escolas e creches e transportes baratos «quando estes forem afastados dos centros industriais ou comerciais» (artigo 25.º)" in FERREIRA, Maria Júlia, "O Bairro Social do Arco do Cego - uma aldeia dentro da cidade de Lisboa" in *Análise Social*, vol. xxix (127), 1994 (3.º), pp. 697-709.

⁶⁰ "Fronteiro ao grupo cultural, que ocupará o centro do conjunto, um amplo recinto ajardinado abrirá o bairro ao panorama do Tejo. (...) O recinto ajardinado será constituído por faixas ensaiadas e por placas de configuração e dimensões previstas no projecto.

As placas serão arrelvadas e coroadas por maciços de arbustos, com manchas de côr e volumes dispostos simetricamente em relação ao eixo de conjunto." in MONTEZ, Paulino, Lisboa. *Alcântara/Alvito. Extensão Noroeste da Cidade. Plano do Bairro Económico* Doutor Oliveira Salazar., col. Estudos de



fig. 06.17 • A rua como ideia de espaço equipado. Equipar a rua preexistente. Os elevadores.

a) Elevador da Bica. Arquivo Fotográfico Municipal, cota: PT/AMLSB/ARM/101197.

b) Elevador da Bica. Arquivo Fotográfico Municipal, cota: PT/AMLSB/TAV/000024.

c) Elevador do Lavra. Arquivo Fotográfico Municipal, cota: PT/AMLSB/ARM/S00003.

secundários, de menor dimensão, que apenas contam com a iluminação pública, apesar de inicialmente terem sido concebidos com um perfil transversal de 10 metros que incluía 2 metros para passeios laterais, 5 metros para duas faixas ensaibradas e 3 metros para uma placa central ajardinada ou, em alternativa 1 metro para passeio empedrado, junto das fachadas principais, 1 metro para valeta, à portuguesa, junto das fachadas posteriores, 3 metros para faixa de rodagem ensaibrada e 5 metros para placa ajardinada.⁶¹ Actualmente, estes arruamentos têm um perfil de cerca de 4,5 metros e a presença da vegetação está remetida aos logradouros posteriores das habitações.

Na década seguinte, o *Plano de Urbanização da Zona a Sul da Avenida Alferes Malheiro*, desenhado em 1944 por Faria da Costa no seio da Câmara Municipal de Lisboa, e cuja edificação se estendeu pelas décadas seguintes, apresenta uma solução urbana mais complexa ao nível do programa, forma urbana e abrangência social, mas assenta nos mesmos princípios de estabelecimento de uma clara legibilidade espacial através da definição de uma hierarquia de arruamentos e espaços coordenada com os tipos edificados propostos para cada um desses níveis hierárquicos.

389

A definição dos perfis transversais tipo através das suas secções, que incluíam as dimensões de passeios e faixas de rodagem, arborização e em alguns casos plataformas ajardinadas ou os canais de circulação dos carros eléctricos, corresponde ao nível hierárquico de serviço de cada rua. Por sua vez, o “*Esquema de Distribuição dos Diferentes Tipos de Edifícios*” reforça a hierarquia dos arruamentos com base na qualidade e valor dos edifícios que acompanham cada eixo.

Como vimos no **Capítulo 02 - O tempo e a forma das ruas em Lisboa**, podemos tipificar as ruas propostas no plano para o Bairro de Alvalade em: *avenidas envolventes*; *avenidas estruturantes*; *ruas de distribuição local*; *impasses habitacionais*; *caminhos pedonais*. Todas estas ruas incluem-se num tipo de concepção de rua como espaço equipado em que traçado, perfil, parcelamento e tipologia edificada são definidas em conjunto, apesar da diversidade permitida pela utilização variada dos tipos edificados. Se excluirmos as avenidas envolventes, a única rua em que a tipologia edificada não é definida de raiz, apesar de ser definida a sua volumetria, é a Avenida dos Estados Unidos da América, que admitia habitações de renda não limitada e em que o desenvolvimento dos projectos dos edifícios e espaços associados à via acabaram por conformar um espaço com algumas variantes ao proposto no plano, aproximando-se dos ideais do movimento moderno.⁶²

Neste tipo de concepção de rua reconhece-se uma grande capacidade para definir com clareza a hierarquia, logo também a legibilidade, dos traçados urbanos, através do controlo da plenitude de elementos que conformam, desenharam e caracterizam o espaço. No entanto, são normalmente pouco permeáveis à introdução de variações, que imediatamente são percebidas como subversões da ordem, e a realização

Urbanismo em Portugal pelo Arquitecto Paulino Montez n.º 2, Lisboa, Julho 1938 pp. 17,18.

⁶¹ MONTEZ, Paulino, *Lisboa. Alcântara/Alvito. Extensão Noroeste da Cidade. Plano do Bairro Económico* Doutor Oliveira Salazar, col. Estudos de Urbanismo em Portugal pelo Arquitecto Paulino Montez n.º 2, Lisboa, Julho 1938 p. 18.

⁶² COSTA, João Pedro, *Bairro de Alvalade: Um Paradigma no Urbanismo Português*, Livros Horizonte, Lisboa, 2002. p. 148.

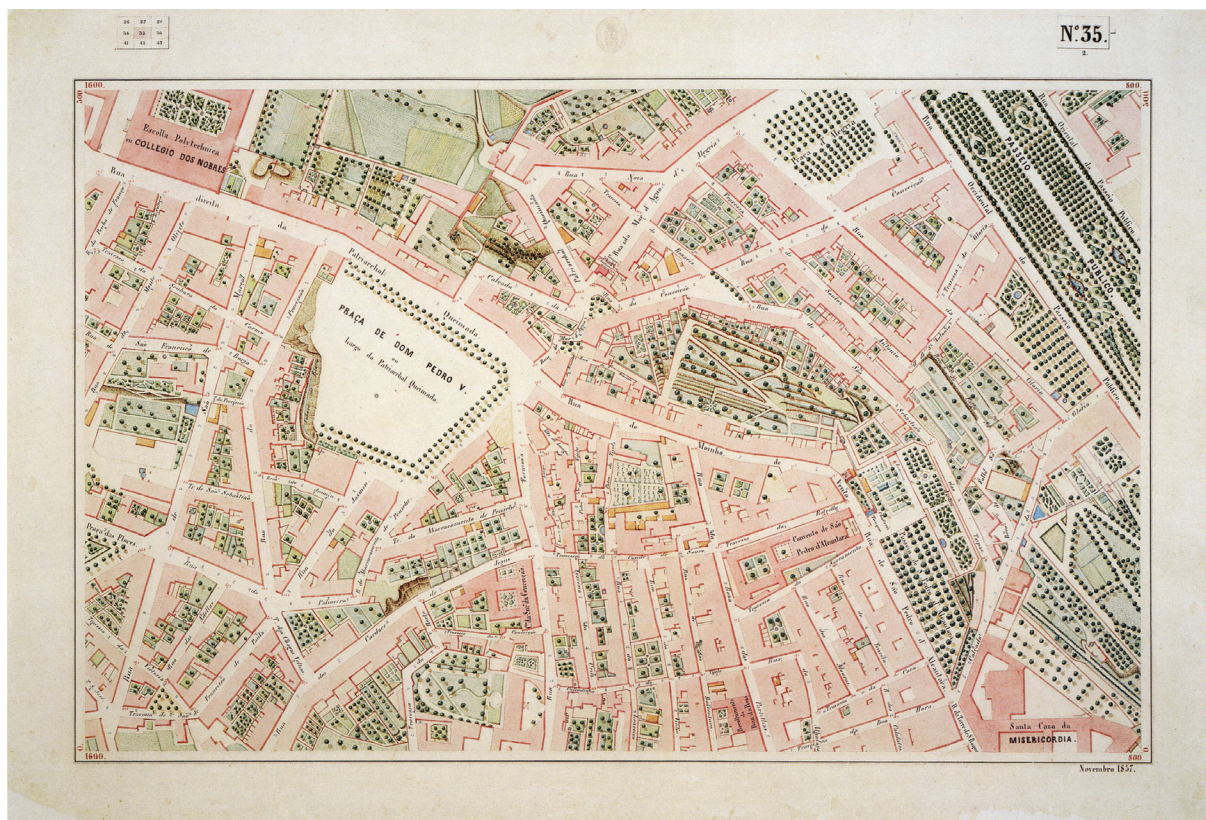


fig. 06.18 • A rua como ideia de espaço equipado. Equipar a rua preexistente.

a) Folha 35 da Carta Topographica de Lisboa 1856-1858 in "Atlas da Carta Topographica de Lisboa levantada em 1856, 1857 e 1858 (...)" sob a direcção de Filipe Folque (...)" extraídas de: VIEGAS, Inês Morais, TOJAL, Alexandre Arménio (coord. ed.), Atlas da Carta Topográfica de Lisboa sob a direcção de Filipe Folque: 1856-1858, Câmara Municipal de Lisboa, Departamento de Património Cultural, Arquivo Municipal de Lisboa, Lisboa, 2000.



391

b) Folha 10G do "Levantamento da Planta de Lisboa: 1904-1911" coordenado por Júlio António Vieira da Silva Pinto e Alberto de Sá Correia, extraídas de: VIEGAS, Inês Morais, TOJAL, Alexandre Arménio (coord. ed.), "Levantamento da Planta de Lisboa: 1904-1911", Câmara Municipal de Lisboa, Departamento de Património Cultural, Arquivo Municipal de Lisboa, Lisboa, 2005.

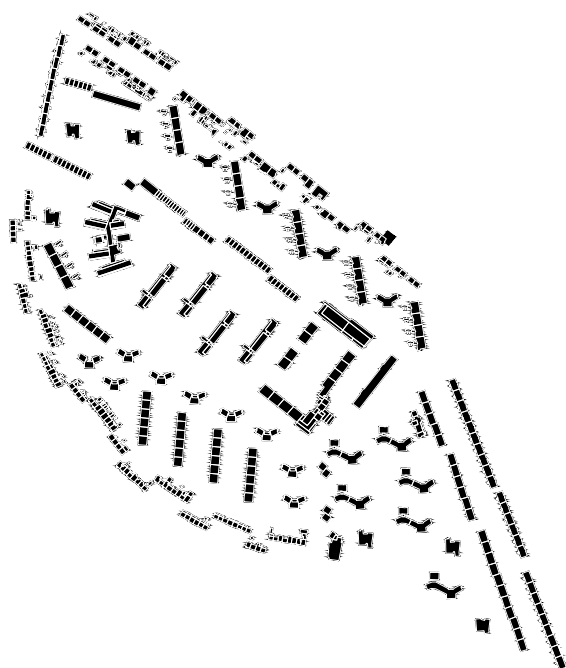
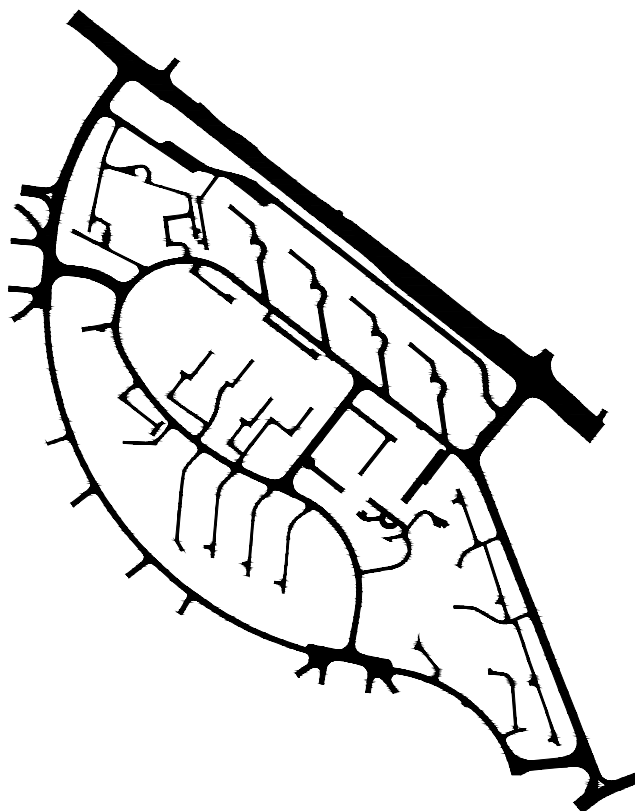


fig. 06.19 • A rua como ideia de espaço equipado. O traçado apesar do edificado. Olivais Norte.

a) Traçado das vias. (1:10.000).

b) Tecido edificado. (1:10.000).

torna-se muito dependente da capacidade económica e de controlo da edificação de todos os elementos, o que pode empenhar a concretização dos projectos, particularmente quando se tratam de operações de maior dimensão e cuja execução se estende no tempo.

A rua como ideia de espaço equipado. Equipar a rua preexistente.

Cedo a ideia de rua equipada é um desígnio municipal e é rara a rua que não é concebida de origem deste modo a partir da segunda metade do século XIX. No entanto, era reconhecida a obsolescência do tecido da cidade preexistente e das suas ruas para as necessidades e aspirações da sociedade oitocentista, ou pelo menos da elite que geria Lisboa.⁶³ As restrições financeiras impediram os projectos mais radicais de substituição integral dos tecidos dos bairros mais antigos mas procedeu-se, para além dos rasgamentos e alargamentos pontuais de ruas, à equipagem das ruas e espaços preexistentes.

O arranque dessas operações deu-se com a infraestruturação e equipagem com iluminação e arborização dos largos, praças e ruas preexistentes com mais de 20 metros de largura,⁶⁴ e progressivamente cumpriu o objectivo de cobertura de todo o espaço da cidade, realizando-se por vezes em simultâneo com a pavimentação ou repavimentação dos mesmos. O arranque das carreiras de americanos, em 1873, veio dotar as ruas de um novo elemento, os carris, que passaram a integrar parte do equipamento da rua, presente onde circulavam também os carros eléctricos e os elevadores funiculares após a electrificação.

Com o passar do tempo, o aumento e diversificação do trânsito promoveu a introdução de elementos separadores das circulações, bolares ou pilaretes, mais ou menos felizes nas formas e nos contextos que ocuparam, acompanhando paulatinamente a equipagem que as novas ruas foram progressivamente introduzindo de raiz. Mais recentemente, tem existido um pontual cuidado com a infraestruturação e reequipagem de algumas ruas preexistentes, nomeadamente nos bairros mais antigos e centrais da cidade, através da eliminação de elementos genéricos exógenos que lhes foram apensos e da sua substituição por outros eventualmente mais contextualizados.

A rua como ideia de espaço equipado. O traçado apesar do edificado.

A concepção de Olivais-Norte filia-se nos ideais do movimento moderno, apesar de acusar já algumas influências escandinavas na maior sensibilidade ao contexto “*natural*”. Ainda assim, o entendimento da cidade como um conjunto de sistemas dissociáveis conduziu a uma concepção dos vários níveis do sistema de circulação de modo independente do tecido urbano edificado, tanto que as “*ruas*” passam a ser “*vias*”. Esta independência do traçado das infraestruturas de circulação em relação aos edifícios anula uma das condições para a identificação como rua, a de serem suporte de edificado, ou seja, a de serem uma morada.

⁶³ Veja-se a este propósito os textos de Pierre Joseph Pezerat citados por Raquel Henriques da Silva em SILVA, Raquel Henriques da, “*Lisboa reconstruída e ampliada (1758-1903)*” in TOSTÕES, Ana, ROSSA, Walter, *Lisboa 1758. O plano da baixa hoje*, Catálogo de Exposição, Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa, 2008.

⁶⁴ RODRIGUES, Isabel Maria, “*As Avenidas de Ressano Garcia (II)*” in *Lisboa Urbanismo*, Ano 3, n.º 14, Novembro/Dezembro 2000.

Este é também o caso da Avenida General Norton de Matos, a segunda circular de Lisboa, que foi concebida como um grande eixo viário circular da cidade, literalmente identificada como uma “*via de circulação rápida (parkway)*”, no Plano Director de Urbanização de Lisboa de 1938/48, coordenado por Étienne De Groer. A envoltória por um corredor de vegetação, que agia como almofada em relação ao tecido da cidade, tornava esse eixo independente do tecido urbano e anulava a possibilidade de maior urbanidade⁶⁵ do mesmo, possibilidade inviabilizada pela caracterização do seu traçado no Plano Director de 1967, coordenado por Georges Meyer-Heine, como “*auto-estrada e via principal*” sempre envolvida por uma “*área verde*”.

06.4. Síntese sobre a concepção da rua

Actualmente é-nos difícil imaginar uma rua que não consista num espaço equipado. Por exemplo, é-nos inconcebível uma rua sem iluminação. No entanto, grande parte das ruas que ainda hoje utilizamos em Lisboa, provavelmente algumas das que mais apreciamos quando percorremos a cidade, tiveram a sua origem em processos de concepção que entenderam o espaço da rua a partir de ideias mais simples e essenciais.

Contemporaneamente as ruas são concebidas quase exclusivamente como espaços equipados, tendo em conta particularmente o tipo de funções a que têm de responder no contexto local e da cidade, sejam elas um nível de circulação ou dependentes das ocupações dos edifícios que as acompanham. No entanto, existem princípios de concepção da rua como ideia de linha ou canal, de forma independente ou não do parcelamento e edificado que a margina, que mantêm a sua actualidade e pertinência, talvez mais ainda pela sua eficácia e capacidade de adequação ao contexto físico e evolução da cidade.

⁶⁵ A urbanidade é qualidade do que é urbano. a urbanidade também pode ser entendida como a acomodação recíproca entre um modo de vida e a forma de um espaço. “*Urbanité*” in CHOAY, Françoise, MERLIN, Pierre, *Dictionnaire de l’urbanisme et de l’aménagement*, Quadrige, 2009 [PUF, 1988]. p. 926-927.

Capítulo 07. Produção

Quanto ao processo de produção da rua em relação ao tecido da cidade.

“(…) o efeito mais caracterizador da modelação dos tecidos, pelo facto de permitir uma maior diversidade de situações, é sem a menor dúvida a sedimentação de acontecimentos urbanos no seu processo de evolução.”¹

Carlos Dias Coelho, *A Complexidade dos Traçados*

¹Dias Coelho, Carlos, *A Complexidade dos Traçados*, Dissertação para a obtenção do grau de Doutor em Planeamento Urbanístico, Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa, 2002. p.165.

07. Produção

Quanto ao processo de produção da rua em relação ao tecido da cidade.

07.1. A propósito dos processos de produção

397

Ao abordarmos a origem das ruas, uma das questões que deve ser colocada é a do seu processo de produção, particularmente o modo como a rua é produzida em relação ao contexto preexistente. Interessamos esta relação devido ao sentido operativo que pode ter a sistematização destes processos não só para a leitura e interpretação das ruas existentes como para a produção de novos elementos urbanos.

A propósito da produção de formas urbanas, ou melhor, das formas de crescimento urbano, Manuel de Solà-Morales⁶⁶ propôs uma interpretação da origem das mesmas a partir de uma relação de causa-efeito tendo em conta a ordem pela qual ocorrem três operações: **parcelamento**, **urbanização** e **edificação**, onde considerou também a ausência e sobreposição de algumas destas operações no tempo.

No presente caso, como referido, pretende-se observar a questão da origem da produção das ruas a partir de uma perspectiva evolutiva da própria cidade, ou seja, pretende-se abordar o modo como a rua foi produzida em relação ao restante tecido da cidade. Neste contexto, reportando-se à produção de traçados urbanos, Dias Coelho⁶⁷ estabelece três tipos essenciais para enquadrar as relações de produção entre traçados: o **traçado de adição**; o **traçado de sobreposição**; e o **traçado de sedimentação**. A definição destes tipos naturalmente corresponde a uma tipificação abstracta das operações de produção de traçados urbanos que na realidade são mais complexas e muitas vezes agem em conjunto e não individualmente.

Metodologicamente, podemos partir desta tipificação de processos de produção de traçados e utilizá-la como ponto de partida para uma tipificação dos processos de produção de ruas. Para estabelecermos estes tipos de ruas quanto ao seu processo de produção, partimos então de um pressuposto: a existência de um qualquer contexto prévio, mais ou menos urbano, com o qual a nova rua estabelece uma relação.

⁶⁶ SOLÀ-MORALES I RUBIÓ, Manuel de, *Les formes de creixement urbà*, Barcelona, LUB, Edicions UPC, 1993.

⁶⁷ DIAS COELHO, Carlos, *A Complexidade dos Traçados*, Dissertação para a obtenção do grau de Doutor em Planeamento Urbanístico, Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa, 2002.

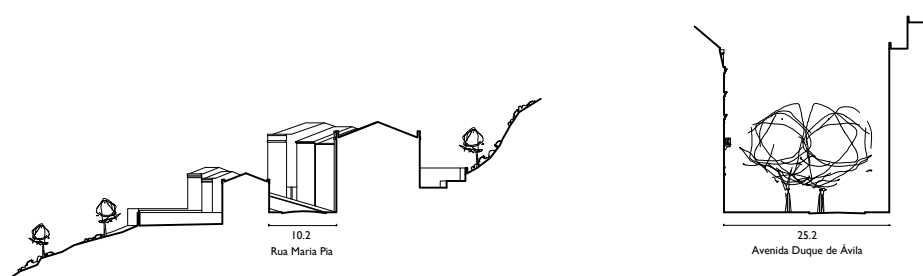
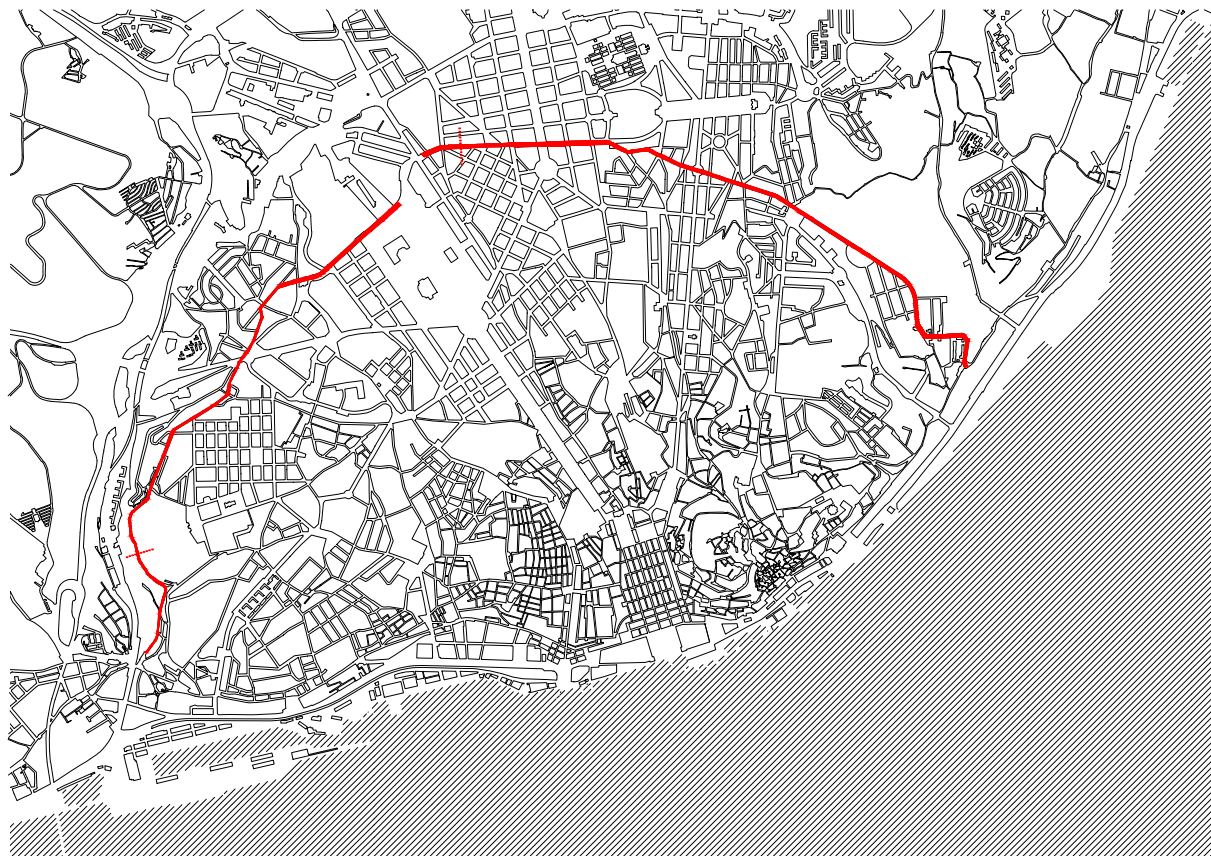


fig. 07.1 • Sedimentação do traçado da Estrada da Circunvalação.

- a) Traçado reconhecível sobre o traçado urbano actual de Lisboa (1:50.000).
- b) Secção transversal da Rua Maria Pia (1:500).
- b) Secção transversal da Avenida Duque de Ávila (1:500).

A designação de cada tipo parte dessa relação, entre a nova rua e o contexto preexistente, que caracterizaremos a partir de exemplos.

Assim, de um modo genérico podemos afirmar que a edificação de uma rua pode resultar de: um **processo de adição** da cidade através da adição de um novo elemento linear, quer seja um **traçado justaposto** ou um **traçado de preenchimento** do tecido urbano, inserido ou não num conjunto preconcebido; um **processo de sobreposição** do tecido urbano preexistente através do seu **rasgamento** por um ou mais novos elementos; um **processo de sedimentação** de caminhos ancestrais ou de tecidos urbanos preexistentes, correspondendo quer a conformações e deformações como a regularizações de um traçado preexistente.

Se estudarmos uma parte da cidade ao longo de um período de tempo suficiente que nos permita observar a simples substituição do edificado, apercebemo-nos que não é raro a forma de uma mesma rua resultar de mais do que apenas um destes processos. Por exemplo, uma rua que tenha origem num processo de adição de um traçado de expansão pode, passado algum tempo, sofrer acções que conduzam à sua modelação através de um processo de sedimentação. Do mesmo modo, um inicial processo de rasgamento pode fazer parte de um processo de sedimentação morfológica no tempo longo da existência dessa mesma rua.

A tipificação destes processos de produção e a sua exemplificação no contexto da cidade de Lisboa não procura esgotar as variantes de combinações dos processos que permitem produzir ruas, mas sim constituir um quadro tipológico que permite enquadrar cada operação de produção da rua e identificar e definir qual ou quais os processo de produção da forma urbana que reconhecemos actualmente.

Como exemplo podemos referir a definição do traçado da Estrada da Circunvalação. Esta consistiu inicialmente num processo de adição de um elemento linear singular, mas a sua conformação enquanto rua foi alcançada pela colonização progressiva das suas margens através de distintos processos de sedimentação dos seus troços em diferentes momentos. A urbanização da Rua Maria Pia configura um desses processos de colonização marginal do traçado preexistente pela edificação das parcelas loteadas. No entanto, a conformação quer da Avenida Duque de Ávila como da Rua Morais Soares resultou da redefinição do traçado através da regularização de alinhamentos e largura do perfil transversal e sequente edificação progressiva dos lotes definidos nas suas margens.

07.2. Ruas produzidas por Adição

Em relação às ruas produzidas por **adição**, podem ser distinguidas as **adições de conjunto** das **adições singulares** e, em cada uma destas classes, aquelas que constituem **traçados de expansão justapostos** ao tecido preexistente e aquelas que constituem **traçados de preenchimento** de espaços intersticiais do tecido urbano que se tenham mantido livres de ocupação edificada. Em qualquer dos casos, estas ruas são invariavelmente o resultado de uma concepção com representação prévia à edificação ou pelo menos de uma concepção regrada que antecede o traçado.



fig. 07.2 • Adição de conjunto. Os traçados de preenchimento e expansão e de rasgamento pós-terramoto de 1755 em relação aos percursos matriz. (1:20.000).

O reconhecimento do processo de produção de ruas por adição em relação ao tecido urbano preexistente costuma ser relativamente simples e mesmo possível a partir da análise morfológica do traçado, particularmente quando essa adição de ruas é feita através da justaposição de um conjunto preconcebido e geométrico de arruamentos.⁶⁸

A adição de conjunto

No caso da cidade de Lisboa, a maior parte das ruas produzidas pela adição de traçados de justaposição ou preenchimento fazem parte de **traçados de conjunto** propostos por operações de expansão preconcebidas em alturas de forte dinamismo urbano. Em Lisboa, comumente estas operações acabam por conferir alguma unidade ao conjunto urbano que geram e produzem mesmo um sentido de pertença a essa entidade urbana.

A transversalidade e recorrência quase permanente no tempo ao processo de produção por adição de arruamentos faz reconhecê-lo como um dos modos mais comuns e característicos de ampliação da cidade.

401

Podemos recuar ao início do reinado de D. Manuel I, no final do século XV e início do século XVI, para encontrarmos exemplos de processos de produção de arruamentos por adição, cujo traçado ainda permanece actualmente em Lisboa, de que são exemplos a Rua da Oliveira e a Rua do Duque e as suas travessas, na Vila Nova da Oliveira e que constituem um caso claro de **adição de conjunto por preenchimento** dos espaços dos olivais das cercas conventuais do Carmo e da Trindade.

A abertura por justaposição do traçado dos arruamentos do Bairro Alto e da Madragoa remonta ao século XVI, enquadrando-se os traçados das ruas do Príncipe Real e da Lapa nas operações pós-terramoto de 1755, portanto datando da segunda metade do século XVIII. Apesar do hiato temporal de cerca de dois séculos e meio entre as primeiras e as últimas operações, os arruamentos de qualquer dos casos resultam de uma **adição de conjunto por justaposição** aos percursos matriz de acesso ao núcleo central e aos tecidos preexistentes. Enquadradas nas reconstruções pós-terramoto 1755, as ruas da Baixa Pombalina constituem, pela sua edificação livre de constrangimento sobre os escombros demolidos e reemparcelados, um caso de **adição de conjunto por preenchimento**, ou seja, têm uma relação de produção com as preexistências semelhante ao de Vila Nova da Oliveira.

Nos séculos seguintes multiplicaram-se as operações de expansão urbana, quer em número quer em extensão. Datam da transição do século XIX para o século XX diversas expansões que ocupam áreas significativas, destacando-se entre outras as adições de conjunto por justaposição do traçado de Campo

⁶⁸ “Quando se observa uma vista aérea de qualquer cidade é comum distinguirem-se diversos tipos de tecidos somados. (...) Muitas das cidades a que nos referimos são constituídas por um mosaico de tecidos diversos, alguns geométricos, mais ou menos bem ligados entre si (...)” in DIAS COELHO, Carlos, *A Complexidade dos Traçados*, Dissertação para a obtenção do grau de Doutor em Planeamento Urbanístico, Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa, 2002. pp. 103-104.

de Ourique, que ocupa uma área idêntica às da Baixa, do Chiado e do Carmo somadas, e do conjunto das Avenidas Novas, que quase duplicou a área urbanizada de Lisboa na altura. A adição por justaposição da Avenida 24 de Julho e da Avenida da Índia sobre o aterro construído para receber a nova infraestrutura portuária e a passagem da linha de comboio é um caso particular e dos mais representativos devido ao facto da adição contemplar a própria criação do “*chão*” que recebe a rua num sítio antes ocupado pelo Tejo. Sensivelmente no mesmo período, acompanhando a tardia industrialização portuguesa, foram pontualmente adicionados novos traçados urbanos que suportaram o desenvolvimento quer de áreas industriais quer de áreas de habitação operária e burguesa de iniciativa privada, nomeadamente vilas operárias como o Bairro Estrela d’Ouro ou a Vila Cândida, invariavelmente estruturados por arruamentos singulares ou conjuntos de arruamentos adicionados por preenchimento dos interstícios do tecido urbano que, inicialmente privados ou colectivos, progressivamente têm passado para o domínio público.

Com a promoção da habitação pelo Estado, na primeira metade do século XX, com os Bairros Sociais e de Renda Económica, assistiu-se à adição de novos tecidos urbanos estruturados e delineados por arruamentos, bairros perfeitamente delimitados destinados a camadas sociais específicas como o Arco do Cego, o Alvito ou a Encarnação, em paralelo com os bairros habitacionais de venda livre como o Bairro das Colónias, cujos traçados das ruas foram, na sua maioria, também produzidos por **adição de conjunto**.

Em meados do mesmo século, o Bairro de Alvalade, apesar da assinalável diversidade tipo-morfológica com que foi concebido e da extensão no tempo da sua edificação, maioritariamente apresenta um processo de produção do traçado dos arruamentos baseado na **adição de conjunto por justaposição**.

Na segunda metade do século XX, o crescimento da cidade de Lisboa também se caracteriza pela existência destes processos de adição de traçados, nem sempre constituídos por ruas como é o caso do bairro dos Olivais, que foi informado pelos princípios urbanos do Movimento Moderno apesar de tardiamente e com influência das experiências mais atentas ao papel da modelação paisagística na conformação do espaço, como já referido. No entanto, a rua, particularmente a rua produzida por adição ao tecido preexistente, manteve-se sempre presente, e diversa, no crescimento da cidade até à actualidade como pode ser comprovado pelos processos de urbanização conduzidos pela EPUL ou pela Parque Expo.

Nem todos os arruamentos dos casos que referimos foram produzidos exclusivamente por adição, aliás, é relativamente comum nos traçados de áreas de expansão a existência de um ou mais arruamentos ou partes de arruamentos que constituem heranças de traçados preexistentes de um caminho, azinhaga ou estrada que sedimentou com o tempo. Pode também suceder que parte do traçado de adição se sobreponha a um traçado urbano preexistente, dando origem a ruas que rasgam o tecido preexistente,

as ruas produzidas por sobreposição ou rasgamento, que trataremos em parte própria.

A adição singular

Para além das ruas produzidas por adição como parte de um traçado de conjunto de uma expansão urbana, existem também casos de ruas produzidas por **adição singular**. A adição singular de uma rua tanto pode ter o propósito de definir uma direcção preferencial do crescimento urbano, quando **justaposta**, como o de **preencher** um espaço intersticial e densificar a ocupação da cidade, criando simultaneamente percursos alternativos na estrutura urbana. Este tipo de operação de produção de ruas distingue-se de um rasgamento pela sua sujeição ao traçado preexistente, ou seja, não se sobrepõem e antes preenchem interstícios no traçado preexistente sem entrar em conflito com o tecido edificado.

A produção do traçado de ruas por **adição singular** em relação à cidade preexistente, quer através de **justaposições** quer de **preenchimentos**, apesar de mais pontual também é relativamente transversal no tempo. Assim, encontram-se casos de diversos períodos que se incluem neste tipo de ruas.

403

Em contextos e períodos distintos, os casos da Rua Nova de São Mamede, aberta no período pós-terramoto de 1755, e da Rua Damasceno Monteiro, aberta no final do século XIX, inserem-se nos casos de ruas de **adição singular por preenchimento** de interstícios do tecido urbano. A primeira tinha o duplo propósito de densificar a área da cerca do Colégio dos Nobres e ligar o Salitre à Imprensa Nacional, junto ao Rato, e a segunda, que tinha o propósito de densificar a encosta abaixo da Igreja da Senhora do Monte, acabou por criar uma rua de meia encosta no prolongamento da Rua da Bella Vista, hoje sobreposta e desaparecida da toponímia, até à Calçada do Forno do Tijolo, actual Rua Maria da Fonte.

O caso da Rua Saraiva de Carvalho, apesar de parcelarmente consistir num caso de sedimentação do traçado de um caminho precedente, identificado em 1856 como Rua do Forno, é uma rua de **adição singular por justaposição** com o propósito de constituir um arruamento dirigido ao novo Cemitério Ocidental de Lisboa, o Cemitério dos Prazeres, traçada de modo relativamente independente do traçado do novo bairro de Campo de Ourique apesar de o marginalizar pelo lado sul.

Outros casos particulares deste tipo de rua incluem as vilas operárias do final do século XIX e início do século XX constituídas por apenas um arruamento, como por exemplo a Vila Dias ou a mais erudita e burguesa Vila Berta, respectivamente **adições por justaposição e por preenchimento**. Apesar dos recursos e destinatários distintos, ambas foram concebidas a partir de um processo integrado e indissociável de projecto das tipologias de habitação e desenho de conjunto e de detalhe do espaço colectivo ou público.

A relativa facilidade e economia deste processo de produção de espaço urbano será a razão da sua ancestralidade e permanente actualidade como modo privilegiado de promover a densificação ou a expansão preconcebida do organismo urbano num determinado momento. A **produção de ruas por adição** suporta variações relativamente abrangentes dependentes do contexto cultural e dos recursos disponíveis em

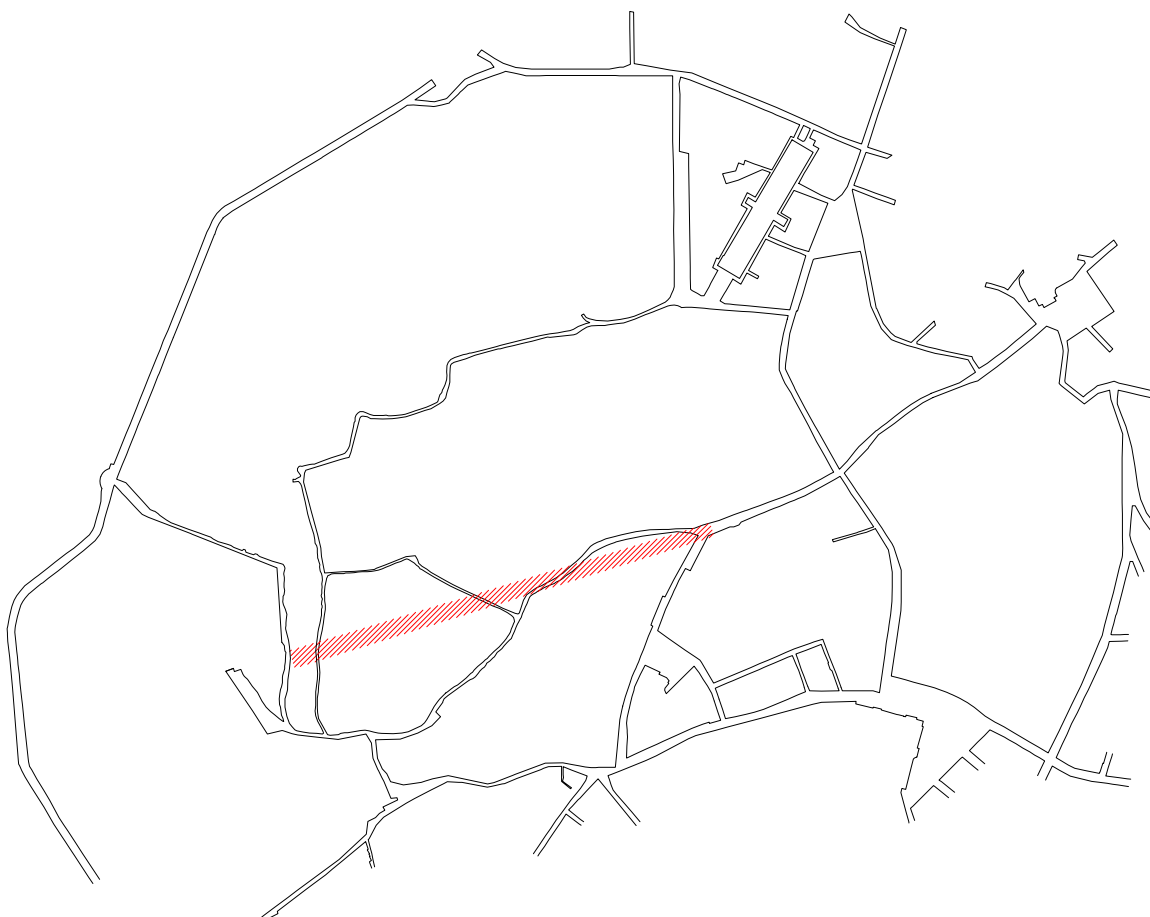


fig. 07.3 • Adição de conjunto. Fotografia aérea do Bairro da Madre de Deus. Arquivo Fotográfico Municipal, cota: PT-AMLSB-FER-006778. Fotografia aérea do Bairro da Encarnação in JORGE, Filipe (coord.), *Lisboa Vista do Céu*, Argumentum, 2013, p. 140.

fig. 07.4 • Adição singular: Adição da Rua Saraiva de Carvalho ao traçado urbano preexistente. (1:10.000).

cada momento. Assim, este processo pode ser constituído através meios relativamente parcimoniosos, essenciais e pragmáticos, como a simples definição do traçado do arruamento, normalmente acompanhado de um parcelamento dos terrenos marginais,⁶⁹ como no caso da Rua Saraiva de Carvalho, ou pode consistir num processo de concepção da rua ou do conjunto de ruas através de um projecto integrado de espaço público, parcelamento e edificação com projectos tipo de fachadas ou dos próprios edifícios, como no caso dos Bairros de Renda Económica, conformados a partir de uma reinterpretação do modelo urbano de “*Cidade Jardim*” que, no caso Português como em tantos outros, se banalizou como um “*subúrbio jardim*”.⁷⁰

07.3. Ruas produzidas por Sobreposição ou Rasgamento

Ao definir as ruas produzidas por processos de expansão ou adição afluímos um outro tipo de produção de ruas: as **ruas produzidas por sobreposição ou rasgamento**. Estas ruas são produto de uma acção de transformação deliberada do organismo urbano preexistente, quando, por uma ou outra razão, este se torna obsoleto para suprir as necessidades funcionais ou culturais da sociedade que a habita ou para cumprir a vontade de representação da parte dominante da mesma. O processo de produção por **sobreposição ou rasgamento** distingue-se da adição pelo **cruzamento e conflito entre elementos urbanos preexistentes e propostos** num mesmo espaço.

405

Nos traçados deste tipo de ruas incluem-se aqueles que são nomeados por Caniggia e Maffei como “*percursos de reestruturação*”⁷¹. Estes consistem em elementos lineares produzidos singularmente com o propósito de ligar dois pólos importantes do tecido urbano.

Diversas ruas produzidas por sobreposição ou rasgamento podem ser reconhecidas com alguma clareza no actual traçado de Lisboa. Invariavelmente correspondem a **traçados rectilíneos** de arruamentos **singulares** ou **conjuntos** de arruamentos regulares que se sobrepõem a um traçado preexistente composto por elementos de menor largura e maior irregularidade. Tradicionalmente, a produção de ruas por rasgamento de um tecido preexistente exigiu a concorrência de um **poder político forte** e de

⁶⁹ Aquilo a que Nuno Portas apelida de “*grau zero do urbanismo*” quando se refere ao essencial processo de traçar e lotear das Avenidas Novas.

⁷⁰ Como referimos noutra ocasião: “*O contributo da divulgação teórica da cidade jardim deu origem a uma curiosa e característica síntese entre o desenho formalista e académico e as teorias da cidade jardim, assimiladas por intermédio dos urbanistas franceses (...) praticada pelo grupo de arquitectos da Câmara Municipal de Lisboa (...) A cidade era composta a partir duas partes essenciais: um centro monumental (...) e a envolvente (...) que era uma área maioritariamente residencial de baixa densidade e constituía um subúrbio jardim, composta por moradias unifamiliares, dispostas segundo um traçado mais ou menos sinuoso, onde a arborização tinha um papel importante para definir e reforçar a hierarquia da composição.*” in PROENÇA, Sérgio, *Urbanismo Colonial nas Províncias Orientais. Continuidade e Ruptura na Elaboração dos Planos Urbanísticos no Estado da Índia, Macau e Timor, 1934-1974*, Dissertação para a obtenção do grau de Mestre em Cultura Arquitectónica Moderna e Contemporânea, Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa, 2007.

⁷¹ Na versão inglesa “*Break-through route*” in CANIGGIA, Gianfranco, MAFFEI, Gian Luigi, *Architectural Composition and Building Typology. Interpreting Basic Building*, Alinea Ed., Firenze, 2001. pp. 135-138. Nicola Marzot define *Percorso di ristrutturazione* (Percorso de reestruturação) como aquele que remodela o tecido edificado existente de modo a ligar mais facilmente pólos existentes ou, em alternativa, ligar aqueles que surgiram num período posterior à consolidação dos tecidos preexistentes. Devido ao valor mais elevado das parcelas marginais a estes percursos e à irregularidade dos lotes que normalmente se obtêm, estes percursos invariavelmente catalizam o aparecimento de edifícios especiais, principalmente nas intersecções com outras vias. MARZOT, Nicola in CANIGGIA, Gianfranco, MAFFEI, Gian Luigi, *Architectural Composition and Building Typology. Interpreting Basic Building*, Firenze, Alinea Ed., 2001. p. 249.

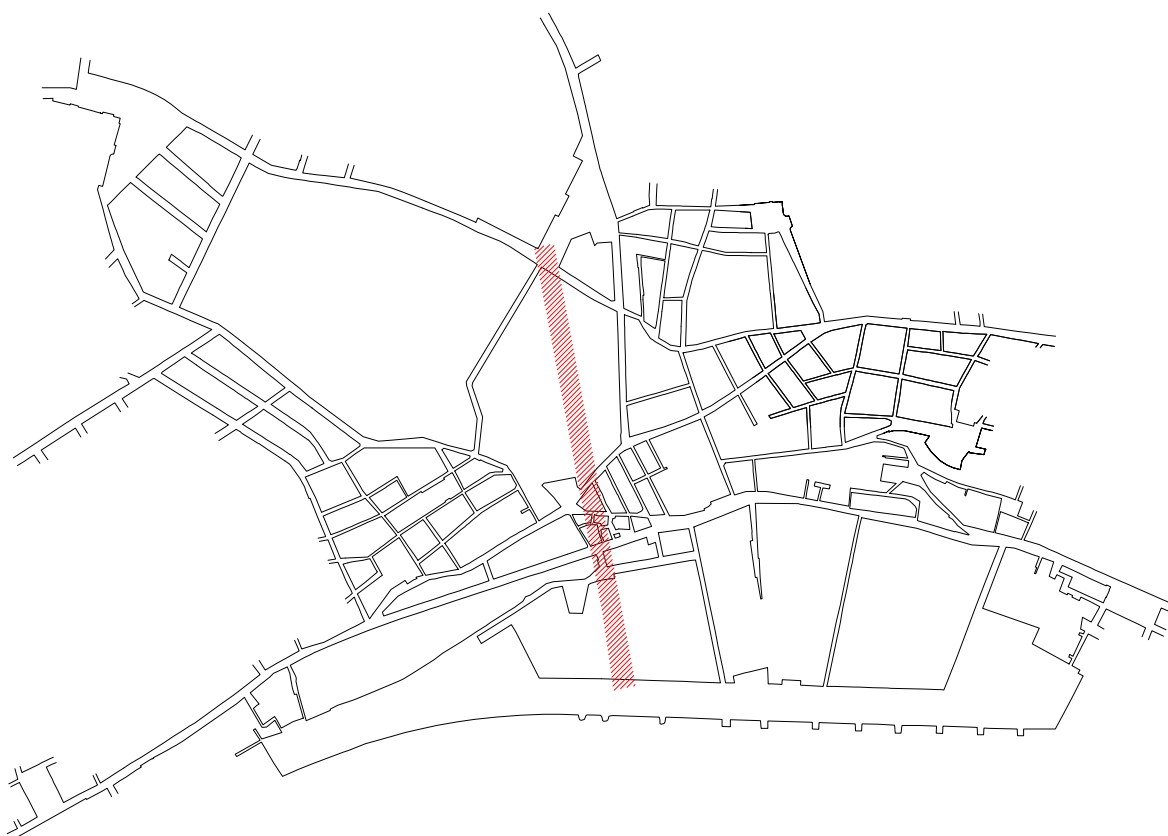


fig. 07.5 • Sobreposição ou rasgamento de ruas. *Carta Topographica da Cidade de Lisboa*. [1882. Esta carta indica os melhoramentos posteriores e o projecto d'algumas obras a executar no futuro]. in *Folque, Filipe, Carta topographica da cidade de Lisboa* [Lisboa : Direcção Geral dos Trabalhos Geodésicos], 1871 (pub. 1887). Arquivo da Biblioteca Nacional de Portugal, cota: cc-399-a.

fig. 07.6 • Sobreposição ou rasgamento de ruas. Abertura do traçado da Avenida D. Carlos I sobre o traçado urbano preexistente. (1:10.000).

recursos financeiros que mutuamente se apoiassem de modo a permitir a forte acção transformadora de um processo deste tipo.

Por uma questão de clarificação conceptual, devemos referir que se excluem deste tipo de ruas aquelas que resultam da substituição total de um tecido urbano preexistente por um novo num determinado momento no tempo. Ou seja, aqueles que anulam as preexistências morfológicas de modo a que não seja reconhecível a sobreposição de duas entidades distintas. Para ilustrar esta situação podemos referir um exemplo bem conhecido como a substituição da Baixa Lisboeta no século XVIII, que neste entendimento se enquadra mais numa operação de **adição de conjunto** do traçado das ruas **por preenchimento** de um espaço intersticial. Uma vez que as demolições posteriores à destruição causada pelo terramoto e os reemparcelamentos da reconstrução anularam a forma urbana antecedente, apesar da persistência de uma ideia de estruturação dos principais espaços urbanos.

A parte mais significativa dos arruamentos produzidos por sobreposição teve origem na segunda metade do século XVIII e na transição do século XIX para o século XX, correspondendo a dois momentos de forte reestruturação e expansão do tecido da cidade. No entanto, encontram-se exemplos pontuais de arruamentos produzidos através do mesmo processo em outros períodos.

407

O terramoto de 1755 e consequente reconstrução da Baixa eliminaram os vestígios do rasgamento do traçado da inicial Rua Nova do Almada, cuja abertura datava do reinado de Afonso VI, no século XVII, sobre o tecido edificado da encosta de São Francisco. No entanto, na segunda metade do século XVIII, as obras do Consulado Pombalino deram origem a um conjunto de arruamentos produzidos segundo esse mesmo processo de **sobreposição ou rasgamento**. Entre estes contam-se as actuais Rua Prior do Crato, Calçada do Marquês de Abrantes, Rua João Pereira da Rosa, Travessa de Guilherme Cossoul, a parte sul da Rua das Flores e a Rua Serpa Pinto entre o Largo de São Carlos e a Calçada do Ferragial. A abertura destes arruamentos teve um propósito primário de melhorar e regar a acessibilidade entre o núcleo central e Belém, no caso das duas primeiras, e de contextos locais com topografias acidentadas, no caso das quatro últimas, enquanto também criava frentes de rua e lotes passíveis de serem edificados com habitação, necessária no contexto da reedificação de Lisboa.

A origem e composição modular destes arruamentos facilita a sua tipificação morfológica. As **ruas produzidas por sobreposição ou rasgamento** neste período caracterizam-se pelo **perfil transversal regular** de aproximadamente 54 palmos para as ruas de acesso ao centro da cidade e aproximadamente 40 palmos para as ruas secundárias; idealmente esse perfil é tripartido em passeios pedonais laterais e uma faixa central viária; e, invariavelmente, o tecido urbano marginal é composto por parcelas com frentes cujas dimensões aproximadas são múltiplas de 30 palmos.⁷²

⁷² A este propósito veja-se o desenho de decomposição da Calçada do Marquês de Abrantes, então Calçada do Conde de Vila Nova, no **Capítulo 06. Conceção**.

A instabilidade política e social em Portugal ao longo da primeira metade do século XIX condicionou as propostas e realizações urbanas que se remeteram a uma prossecução do plano Pombalino de reconstrução, ainda que aferida na rigidez. Apesar desse facto, existiram obras pontuais de embelezamento de espaços singulares, nomeadamente com a criação ou remodelação de jardins públicos ou com o tímido **rasgamento singular** da Rua Nova da Trindade em direcção a São Roque, já depois da extinção das ordens religiosas e expropriação dos seus bens.

A partir de meados do século XIX, com a estabilidade relativa proporcionada pela Regeneração e com as políticas de fomento das obras públicas de Fontes Pereira de Melo, criaram-se condições para a concretização da modernização de Lisboa. A admissão de Pierre Joseph Pezerat como engenheiro e arquitecto da Câmara Municipal de Lisboa, em 1852, veio introduzir uma dinâmica e dar suporte a um conjunto de preocupações higienistas e de modernização urbanas que pela *“ausência de clara decisão política e de meios financeiros (...) tiveram escassa e sincopada realização”*.⁷³ Ainda assim, para além do aterro para a construção do novo porto e da linha de comboio, da arborização de muitos dos espaços públicos da cidade e da generalização do calcetamento, que incluiu a definição de passeios, foram realizados parte dos rasgamentos idealizados nesse período e que estavam representados na *Carta Topographica da Cidade de Lisboa* publicada em 1871, muitos deles já com Ressano Garcia a liderar a Repartição Técnica e as respectivas operações.

São claros exemplos destas **ruas de rasgamento ou sobreposição** abertas neste período a Avenida das Cortes, actual Avenida D. Carlos I, a Calçada ou Rampa de Santos, actual Calçada Ribeiro Santos, a Rua Borges Carneiro, a Rua Domingos Sequeira, a Rua Vasco da Gama, actual Rua Dom Luís I, a Avenida Álvares Cabral, a Avenida da Liberdade e a Avenida dos Anjos, depois Dona Amélia e actualmente Avenida Almirante Reis.

Estes casos compreendem algumas variações, particularmente nas dimensões, mas partilham muitas características formais que permitem deduzir um tipo morfológico das **ruas de rasgamento deste período**: um **traçado rectilíneo** ou composto a partir de tramos rectos de largura regular; a existência de **pavimentações de calçada com plataformas pedonais laterais** e, quando a dimensão do perfil o permitia também centrais; e, comumente, uma **arborização** feita de alinhamentos de árvores, simples ou compostos, assentes em caldeiras nos passeios laterais ou nas plataformas centrais pedonais.

Apesar da concentração relativa de casos de ruas de rasgamento nestes dois períodos que referimos, existiram ainda casos de ruas abertas por rasgamento dos tecidos preexistentes, como por exemplo a Avenida Dom João V e a Avenida Infante Santo, ambas abertas no final da década de 1940. Mais recentemente, as ruas abertas por sobreposição de um tecido preexistente são mais raras e surgem normalmente associadas a processos de adição de um conjunto de arruamentos que em parte se sobrepõem

⁷³ SILVA, Raquel Henriques da, *“Lisboa Reconstruída e Ampliada (1758-1903)”* in TOSTÕES, Ana, ROSSA, Walter (coord.), *Lisboa. O Plano da Baixa Hoje*, Catálogo de Exposição, Lisboa, CML, 2008, p. 153.

a um tecido não consolidado preexistente. Ou seja, fazem parte de processos de produção em que predomina a adição de ruas.

07.4. Ruas produzidas por Sedimentação

Como refere Dias Coelho, “o efeito mais caracterizador da modelação dos tecidos, pelo facto de permitir uma maior diversidade de situações, é sem a menor dúvida a sedimentação de acontecimentos urbanos no seu processo de evolução.”⁷⁴ Os tecidos que resultam de um **processo de acumulação de operações** e intervenções urbanas distintas remetem-nos para a **dimensão “tempo” na formação da cidade** e por extensão dos seus elementos morfológicos constituintes, entre os quais a rua.

A definição de um tipo de **ruas sedimentares** baseia-se neste processo de formação de cidade, que origina por exemplo “*arruamentos que, apesar de terem sofrido deformações, correspondem a um traçado romano, divisões cadastrais que se mantêm e até partes de construções que se reaproveitam em contextos muito diferentes daqueles para os quais foram feitas.*”⁷⁵ No entanto, este processo de produção por sedimentação, para além de poder corresponder a uma deformação de traçados rigorosos ou a uma conformação de um traçado no tempo longo, pode derivar de uma regularização de um traçado sinuoso antecedente.

A Sedimentação por edificação ao longo de um percurso matriz

Neste tipo de ruas integra-se, por exemplo, o que Caniggia e Maffei nomeiam de “*edificação ao longo de um percurso matriz*”⁷⁶, ou seja, uma transformação progressiva ao longo do tempo de um caminho ancestral em arruamento. A conformação deste elemento provém da edificação marginal do caminho, ou seja, da consolidação de um elemento axial, que pela sua natureza é invariavelmente sinuoso e cujo traçado tem origem na necessidade de criar uma ligação eficiente entre dois ou mais pontos.

Casos exemplares de ruas produzidas por sedimentação pela edificação ao longo de um percurso matriz são o eixo desde o Largo Luís de Camões, lugar das primitivas Portas de Santa Catarina junto ao Largo das Duas Igrejas, até Alcântara, passando por Santos-o-Velho, e para lá da antiga Ponte de Alcântara pela Junqueira até Belém, ou o eixo desde as antigas Portas de Santo Antão, junto ao Palácio da Independência, até São Sebastião da Pedreira e que depois bifurcava para poente e para norte. Qualquer destes eixos corresponde à descrição da formação de uma rua sedimentada ao longo de um percurso

⁷⁴ DIAS COELHO, Carlos, *A Complexidade dos Traçados*, Dissertação para a obtenção do grau de Doutor em Planeamento Urbanístico, Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa, 2002.p. 165.

⁷⁵ DIAS COELHO, CARLOS, *A Complexidade dos Traçados*, Dissertação para a obtenção do grau de Doutor em Planeamento Urbanístico, Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa, 2002.p. 165.

⁷⁶ Na versão inglesa “*Building along a matrix route*” in CANIGGIA, Gianfranco, MAFFEI, Gian Luigi, *Architectural Composition and Building Typology. Interpreting Basic Building*, Alinea Ed., Firenze, 2001. pp. 127-131. Nicola Marzot define *Percorso matrice* (Percurso matriz) como o percurso que cruza o território com o objectivo de unir dois pontos do modo mais directo, lembrando que, devido à presença de obstáculos naturais, este percurso quase nunca tem um desenvolvimento linear: MARZOT, Nicola in CANIGGIA, Gianfranco, MAFFEI, Gian Luigi, *Architectural Composition and Building Typology. Interpreting Basic Building*, Firenze, Alinea Ed., 2001. p. 248.

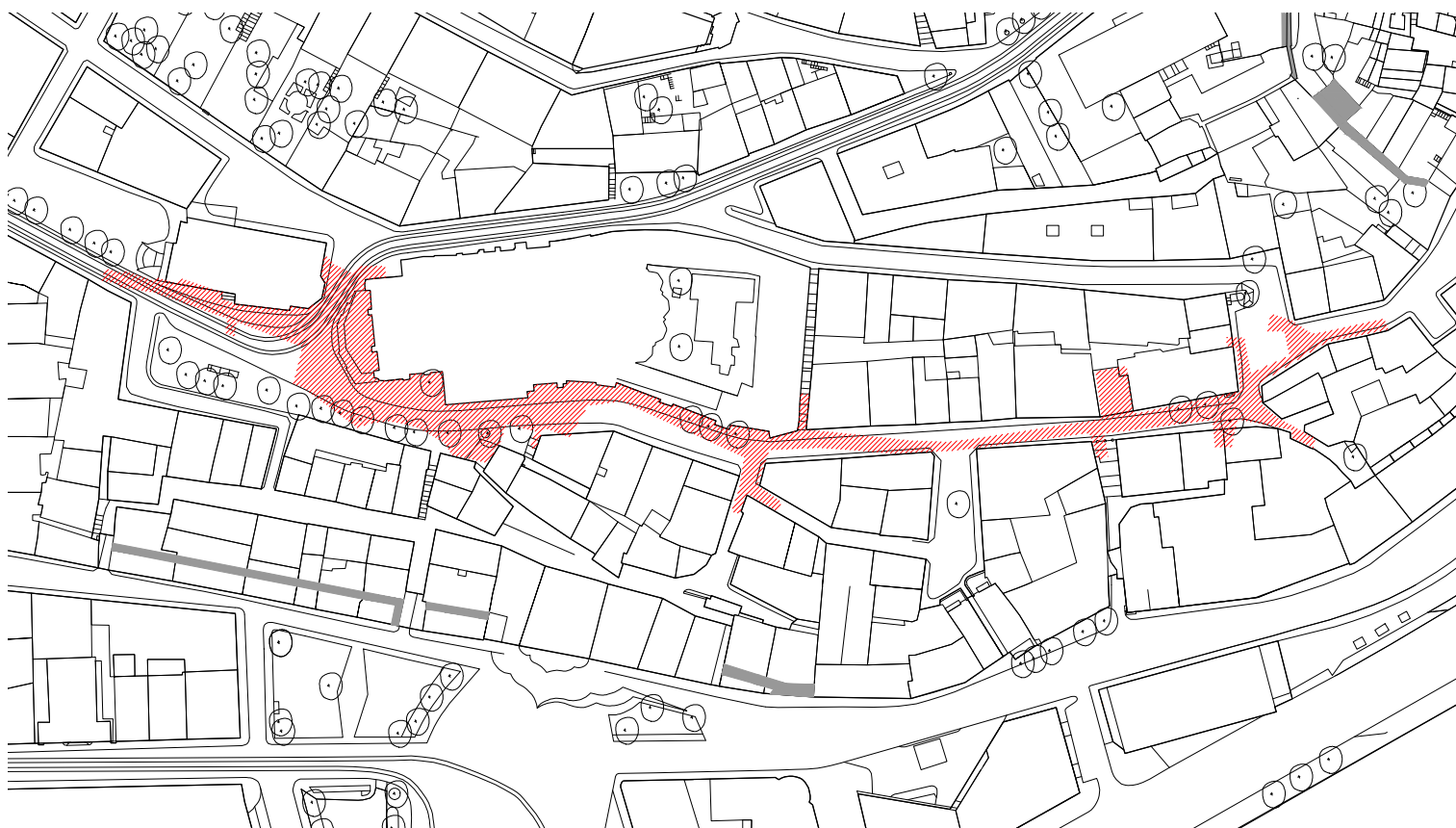
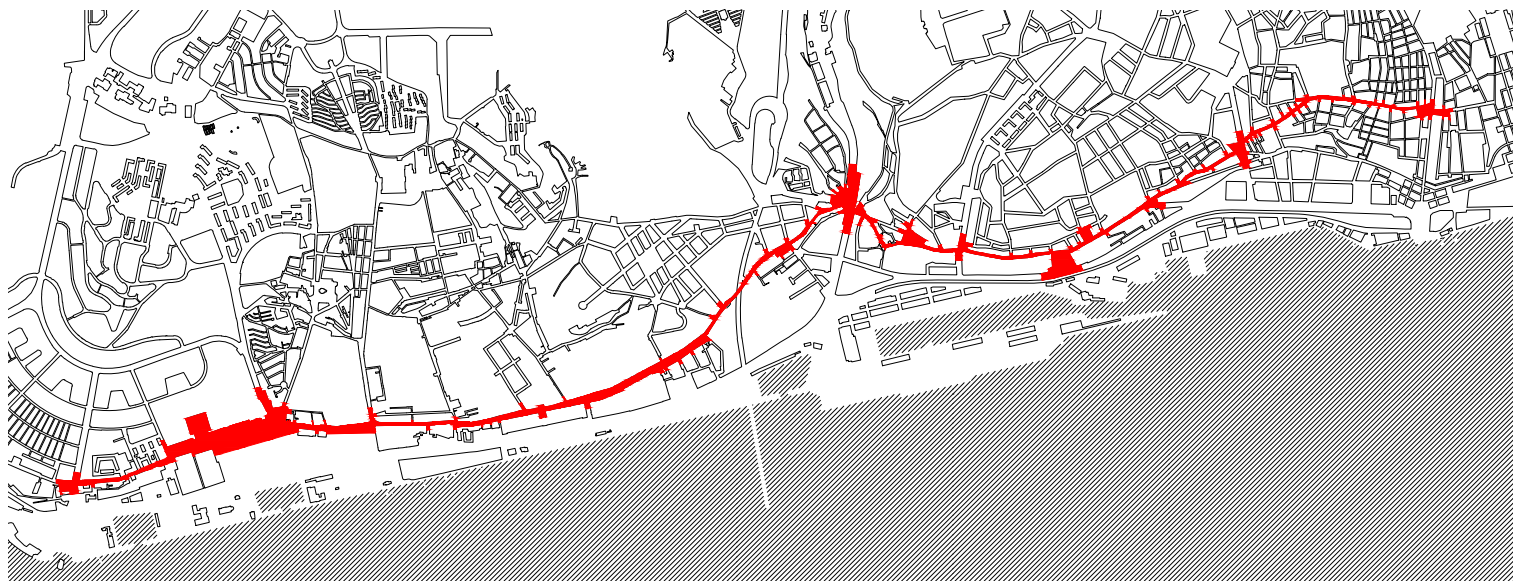


fig. 07.7 • Sedimentação ao longo de um percurso matriz. Ruas desde as Portas de Santa Catarina até à Ribeira de Alcântara. (1:35.000).

fig. 07.8 • Sedimentação por regularização. Primitivo traçado da Rua de São João da Praça sobre o tecido urbano actual. (1:2.000).

matriz: o caminho que gradualmente tem as suas margens colonizadas por edificado e que sofre uma metamorfose de estrada em rua no tempo longo de edificação da cidade.

A Sedimentação por conformação do tecido urbano

A possibilidade de criação de ruas por um processo sedimentar não se esgota com as ruas que são edificadas ao longo de um percurso matriz. Como referimos, ao pressupormos a existência de um **tecido preexistente**, a acção do **efeito de sedimentação** que o **conforma progressivamente**, ou seja, que o modela através de diversas e sucessivas acções originadas pela própria tensão que existe entre as diferentes e muitas vezes contraditórias vontades em presença na cidade, configura variações mais ou menos evidentes na forma das ruas que podem ser observadas quando se compara a sua forma antecedente com a resultante. A própria natureza dinâmica do objecto urbano implica que o processo de sedimentação esteja continuamente presente na criação e transformação dos seus tecidos e espaços.

A título de exemplo podemos referir o eixo entre Santo António, no sítio das primitivas Portas do Ferro, e o Largo das Portas do Sol. Este percurso ancestral remontará, pelo menos, aos tempos da ocupação romana de Lisboa, tendo sido sucessivamente conformado pela substituição do edificado marginal apesar de essencialmente manter o vector orientador do seu traçado.

A Sedimentação por regularização

A associação exclusiva deste processo de produção a arruamentos irregulares e sinuosos é redutora, uma vez que a **regularização** de arruamentos preexistentes constitui uma forma de sedimentação, através da geometrização da configuração antecedente.

Os dados arqueológicos concretos que nos permitiriam comprovar a existência ou não deste tipo de transformações quer durante a ocupação romana quer após a tomada de Lisboa aos mouros, o que é plausível tendo em conta a alteração das características da cultura urbana dominante, não são suficientes. No entanto, e apesar do desaparecimento dos arruamentos com o terramoto de 1755 e com a reconstrução pombalina, podemos afirmar que a partir do século XVI a regularização de arruamentos preexistentes se tornou relativamente comum em Lisboa. Para além do tratamento de excepção que sempre teve a Rua Nova dos Mercadores / dos Ferros, a legislação produzida no reinado de D. Manuel I com o objectivo de regradar larguras de ruas e alinhamentos, assim como os casos documentados das regularizações da largura da parte meridional da Rua Nova d'El Rei, da Rua dos Ourives do Ouro e da Rua dos Ourives da Prata nos reinados que se seguiram à Restauração da Independência, comprovam a ocorrência deste tipo de **produção sedimentar por regularização** do traçado das ruas preexistentes.

A própria reconstrução de Lisboa no século XVIII contemplou a permanência de um conjunto significativo de traçados de arruamentos que foram regrados. A Rua de São João da Praça é um desses casos, apesar de ter sido mantido o percurso entre a Sé e São João da Praça, o alinhamento das frentes foi “*corrigido*”,

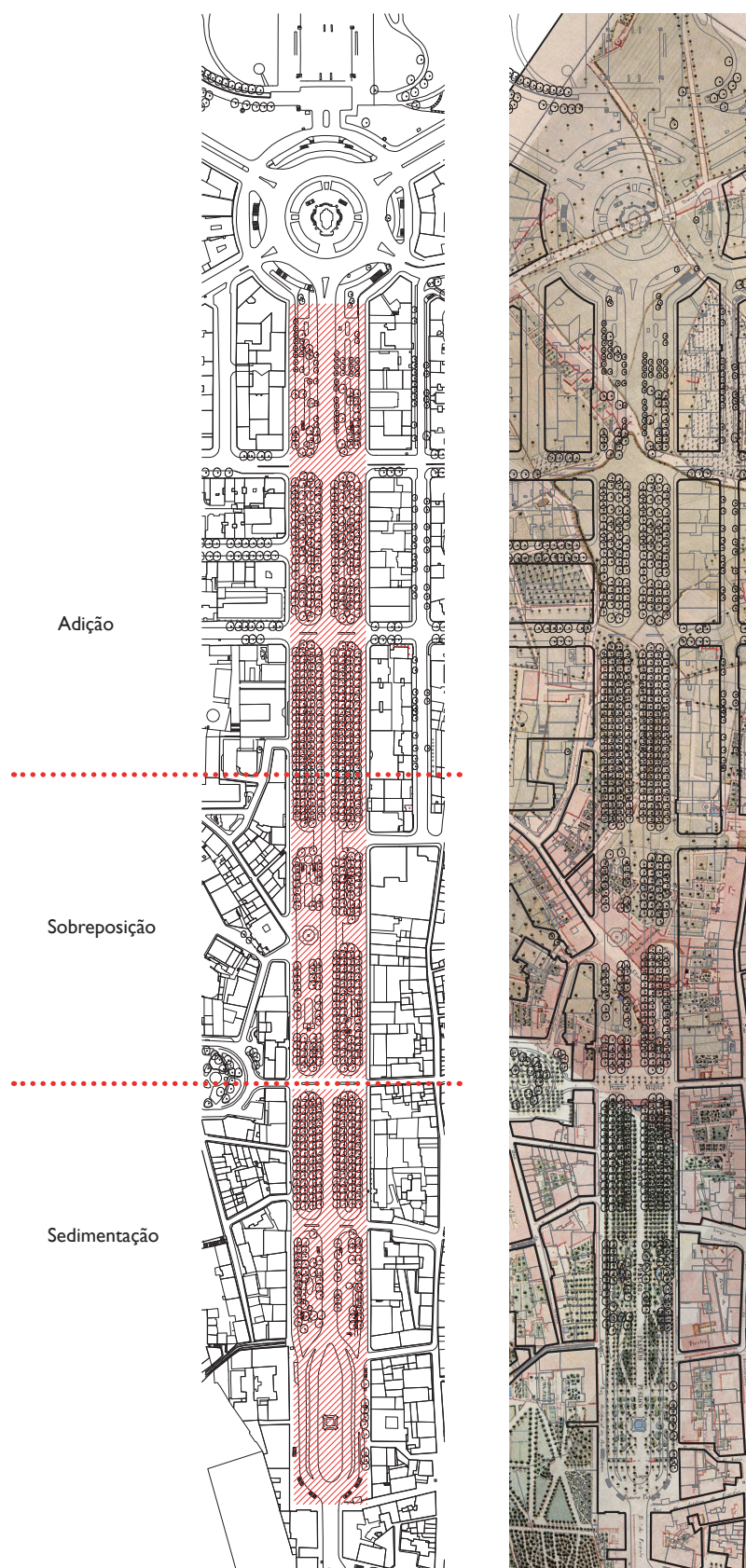


fig. 07.8 • Avenida da Liberdade.

a) Identificação das operações de produção do traçado da Avenida da Liberdade. (1:7.500).

b) Sobreposição da Avenida da Liberdade à cartografia de Lisboa de meados do séc. XIX. (1:7.500).

transformando-se a sinuosidade em linha recta, e regradada a largura com uma dimensão mais generosa. Como foi comum na altura, também a substituição do edificado deu lugar à construção de fachadas com base em elementos modulares, o que terá alterado substancialmente a imagem da própria rua.

Um outro caso comum de sedimentação de arruamentos por regularização, em Lisboa, ocorre quando caminhos ou azinhagas, traçados primitivamente em contextos rurais, são transformados em arruamentos de características urbanas de modo a suportarem o crescimento da cidade. A transformação do Caminho de Baixo da Penha, entre a segunda metade do século XIX e o início do século XX, na actual Avenida General Roçadas, é um caso exemplar deste tipo de produção de ruas por sedimentação.

07.5. Síntese sobre os processos de produção

A definição destes três tipos de processos de produção corresponde a um exercício de abstracção racional. Como é óbvio, a realidade tem uma maior complexidade e diferentes olhares sobre os mesmos elementos podem conduzir a classificações distintas pela simples razão de sermos mais sensíveis a um ou outro processo de produção.

413

Se observarmos o caso da Avenida da Liberdade podemos identificar a coexistência dos três processos de produção que enunciámos e caracterizámos num mesmo momento de criação de um elemento urbano. A **sedimentação** do preexistente Passeio Público e dos seus arruamentos ocidental e oriental corresponde ao troço da Avenida da Liberdade entre os Restauradores e a Praça da Alegria; o **rasgamento** do tecido edificado preexistente onde existia o Circo do Salitre corresponde ao troço intermédio da Avenida entre a Praça da Alegria e sensivelmente onde se encontra actualmente o Cinema São Jorge; finalmente, a **adição** sobre os campos rurais corresponde ao restante traçado da Avenida até onde hoje se encontra a Praça Marquês de Pombal.

A transversalidade da utilização destes processos de produção de ruas, tanto no espaço como no tempo, atestam a própria natureza mutável e evolutiva da cidade. O que actualmente reconhecemos como património urbano raramente foi gerado por processos de produção singulares e integralmente coerentes. Para além disso, a cristalização desses tecidos urbanos conduziria à sua morte enquanto parte de um organismo urbano complexo como é a cidade de Lisboa. A sedimentação de operações no tempo longo sobre estes elementos deve então, em cada momento, interpretar o texto urbano de modo a auxiliar a acção do próprio tempo, contribuindo para a contínua (re)edificação da cidade assente na sua própria memória.

Terceira Parte III

A forma da rua

Capítulo 08 . Traçado

Capítulo 09 . Secção transversal

Capítulo 10 . Partição

“Não apenas toda a actividade se deixa discernir e definir na medida em que toma forma, em que inscreve a sua curva no espaço e no tempo, mas também a vida age essencialmente como criadora de formas. A vida é forma, e a forma é modo de vida.”¹

Henri Focillon, *Vie des formes*

¹Focillon, Henri, *Vie des formes*, Quadrige, 2013. [PUF, 1943].

O estudo da **origem** da rua permitiu abordar a formação e conformação da rua a partir de factores essenciais da sua morfogénese e definir tipos analítico-interpretativos a partir dos próprios elementos urbanos que compõem o *corpus* do estudo, ordenando-os num quadro tipológico que se desdobra relativamente a **Situação topográfica, Iniciativa e Propósito, Concepção e Produção**. Assim, as nossas reflexões até aqui constituem uma narrativa ordenada dos tipos de formação e conformação da Rua, que parte da leitura e interpretação de acções no espaço e no tempo, para explicar a **forma** dos elementos a partir da sua **origem**.

No entanto, ao acreditarmos que a cidade pode ser estudada a partir da sua forma, interessa também abordar as características morfológicas dos próprios elementos independentemente da sua origem. Como é óbvio, depois de se reconhecerem os factores na **origem da forma** estes nunca mais deixam de ser evidentes para quem observa a configuração resultante. Ainda assim, pretende-se nesta parte da dissertação abordar a rua essencialmente a partir da forma do seu espaço, ou seja, independentemente da relação íntima que se estabelece entre a forma e a sua origem, interessa-nos agora a interpretação morfológica do espaço e não tanto os factores que o originam.

Uma abordagem segmentada e decomposta da forma do espaço permite reduzir a sua complexidade para efeitos de interpretação da mesma. Para além disso, o desenho *“é um processo que nos permite “ver” certas configurações formais que não são perceptíveis na realidade e, portanto, afecta o modo como vemos a cidade.”*¹

A rua é um espaço, e um dos modos mais essenciais de representar o espaço pela disciplina da Arquitectura é a partir de elementos clássicos de representação, ou seja, projecções do espaço em plantas e cortes/alçados que permitem expressar a sua complexidade tridimensional. Esta representação decomposta da rua, utilizando o instrumento clássico da disciplina, o desenho, permite-nos abordar a forma da rua a partir de três componentes: o **Traçado**; a **Secção transversal**; e a **Partição**.

¹ GANDELSONAS, Mario, *The Urban Text*, Chicago Institute for Architecture and Urbanism Book, MIT Press, Cambridge, 1991. p. 26.

Pretende-se, através de cada um destes componentes, caracterizar a diversidade morfológica da rua na cidade de Lisboa e tipificar essa diversidade num quadro tipológico interpretativo da mesma, sempre partindo dos próprios elementos para a construção de tipos.

Capítulo 08. Traçado

Quanto à relação do traçado com o contexto e a criação de legibilidade a partir do traçado.

O traçado da rua e o contexto (conflito e adequação do traçado ao contexto).

O traçado da rua e o alinhamento. os focos do traçado da rua.

O traçado da rua e a criação de ordem.

“(…) persiste o facto de que em todas as épocas um percurso faz-se tortuoso se não se puder fazer, ou manter, recto. O facto de percorrer conforma um percurso em que medeiam duas exigências: a brevidade e a continuidade. Este facto implica que, todas as vezes que vemos um percurso não rectilíneo, devemos perguntar o porquê, tendo presente a observação óbvia de que se a brevidade impõe a rectilinearidade, um percurso que não obedeça a tal regra deve fazê-lo para manter a continuidade na superação de um qualquer obstáculo interposto.”¹

Gianfranco Caniggia, *Lectura de las preexistencias antiguas en los tejidos urbanos medievales*

¹ CANIGGIA, Gianfranco, *Lectura de las preexistencias antiguas en los tejidos urbanos medievales* in DEL POZO, Afonso (coord.), *Análisis Urbano. Textos: Gianfranco Caniggia, Carlo Aymonino, Massimo Scolari*, IUCC - Escuela Técnica Superior de Arquitectura - Universidad de Sevilla, Sevilla, 1997. p. 43.

08. Traçado

Quanto à relação do traçado com o contexto e a criação de legibilidade a partir do traçado.

O traçado da rua e o contexto (conflito e adequação do traçado ao contexto); o traçado da rua e o alinhamento, os focos do traçado da rua; o traçado da rua e a criação de ordem.

O espaço da rua pode ser reduzido à expressão essencial do seu **traçado**, ou seja, à abstracção bidimensional pela sua projecção num plano horizontal. Muitas vezes confundido com o vector da rua e, quando tomado o conjunto dos traçados das ruas de uma cidade, com o traçado da própria cidade se excluirmos praças e outros espaços excepcionais.

421

A cidade de Lisboa é um organismo complexo e mesmo quando nos limitamos ao estudo da sua forma, a complexidade morfológica resultante dos processos de composição e conformação do espaço urbano ao longo do tempo é evidente.

A leitura simplificada do espaço da rua, feita a partir da abstracção bidimensional do mesmo, é útil para a interpretação comparativa desses elementos porque, apesar da sua complexidade ser reduzida, são mantidas grande parte das qualidades morfológicas que os caracterizam. A leitura e interpretação do traçado de diferentes ruas permite avaliar dimensões objectivas e relativas, portanto quantitativas, mas interessam-nos sobretudo por permitir uma comparação e interpretação morfológica qualitativa dos elementos em questão particularmente quando a forma do traçado é colocada em questão de modo cruzado com temas que se revelam pertinentes para a sua própria definição e conformação. Assim, neste momento parece-nos evidente abordar, principalmente pela importância do papel que cada um destes temas tem na composição do traçado da rua, as relações recíprocas entre: **o traçado da rua e o contexto** que o suporta; **o traçado da rua e os seus pontos focais**; e, **o traçado da rua e a criação de ordem**.

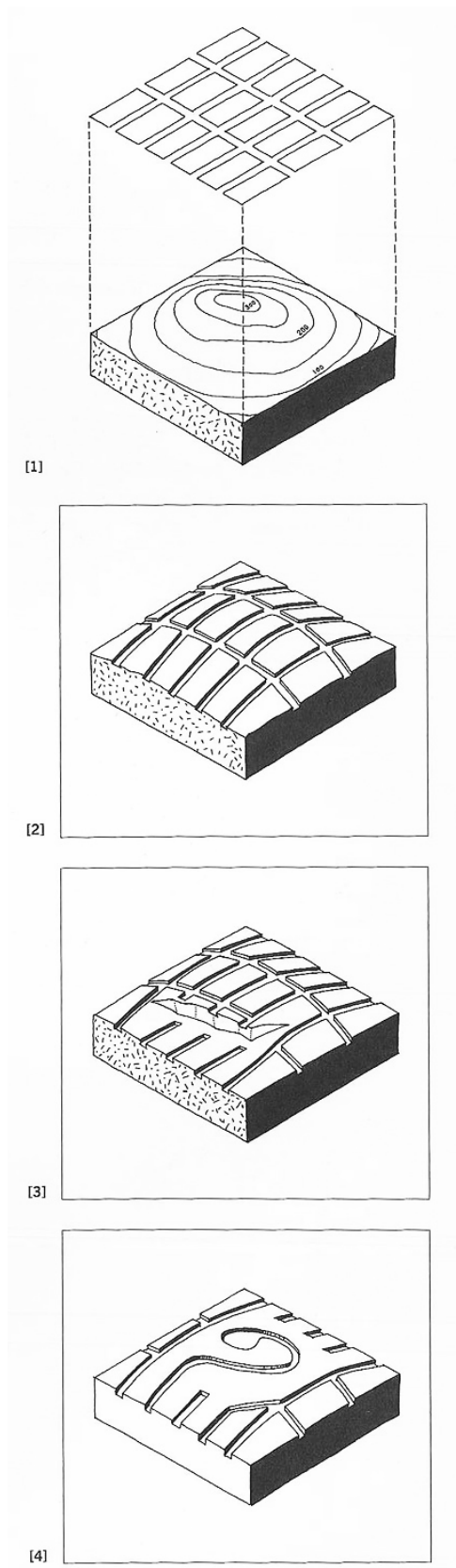


fig. 08.1 • A deformação gerada pelo [1] encontro da malha ortogonal com a topografia; [2] deformação elástica; [3] fractura; [4] renúncia. in LIPSKY, Florence, San Francisco. *La grille sur les collines/The Grid meets the Hills*, Editions Parenthèses, Marseille, 1999, p. 107.

08.1. O Traçado da Rua e o Contexto.

Conflito e adequação do traçado da Rua ao contexto

Apesar de não se referir especificamente ao traçado da Rua, Marcel Poëte, na sua *Introduction à l'Urbanisme* identifica três tipos de **linhas** no desenho da cidade: a **linha direita**, associada à vontade do Homem; a **linha sinuosa**, mais produto do tempo e das características do sítio; e a **linha curva**, derivada da envolvimento a alguma entidade, como uma muralha envolve um núcleo medieval.²

Se Poëte visitasse hoje Lisboa seguramente identificaria nos traçados das ruas de Lisboa aqueles três tipos de linhas que sinteticamente elege para classificar a diversidade formal do traçado. Encontraria também neste sítio os **limites à aplicação da vontade humana**. Nem sempre a recta pode ser prolongada indefinidamente e por vezes o sítio, particularmente as características topográficas e as preexistências edificadas e cadastrais, é pretexto para a vontade humana criar **mecanismos para a conformação do traçado ao sítio**.

423

A procura em Lisboa dos traçados de ruas e sua relação de adaptação, ou não, a um contexto preexistente conduziu à definição de três grandes famílias de traçados de rua que convencionámos nomear: 1) Os limites ao traçado da linha recta e as **descontinuidades e rupturas** no traçado da Rua; 2) **Continuidade** do traçado da rua por **adaptação ao contexto**, que se subdivide nas adaptações por **torção** [inflexão e encurvamento] e por **mimetismo do contexto**; 3) **Continuidade** do traçado da rua **apesar do contexto** ou o forçar os limites do sítio.

Os limites ao traçado da linha recta e as descontinuidades e rupturas no traçado da Rua

Os traçados geométricos de ruas, aqueles que apresentam linhas de composição geométricas regulares, têm invariavelmente origem em projectos concebidos num mesmo momento, independentemente de poderem existir fases posteriores e sucessivas de desenvolvimento e edificação dos mesmos. Assim, são traçados que acusam a concepção unitária do espaço e a vontade singular de quem os concebe, independentemente de serem criados singularmente ou como parte de um conjunto.

A utilização de modelos geométricos abstractos e malhas regulares para a composição dos traçados dos arruamentos esteve presente desde as primeiras concepções ideais de cidade, no entanto, a utilização directa destes modelos foi quase sempre uma excepção na edificação da cidade e Lisboa é desse facto um caso exemplar.

O estender inicial de uma matriz geométrica abstracta sobre um território específico, com condicionantes naturais e humanas, conduz sempre a diferentes resultados. Tomemos como exemplo a utilização extensiva de malhas ortogonais regulares que compuseram traçados compostos por ruas e a sua aplicação a um sítio concreto para ilustrar esta limitação. As grelhas ortogonais foram utilizadas de modo

² POËTE, Marcel, *Introduction à l'Urbanisme*, Sens & Tonka, Paris, 2000, ed. or. 1967 [1929], p. 101.



fig. 08.2 • Os limites da aplicação da linha recta. Relação do traçado das ruas com a topografia. (1:15.000).

a) Ruas de Campo de Ourique;

b) Ruas da Baixa Pombalina;

c) Fotografia aérea do tecido urbano da Baixa Pombalina e envolvente in JORGE, Filipe (coord.), *Lisboa Vista do Céu*, Argumentum, 2013. p. 42.



425

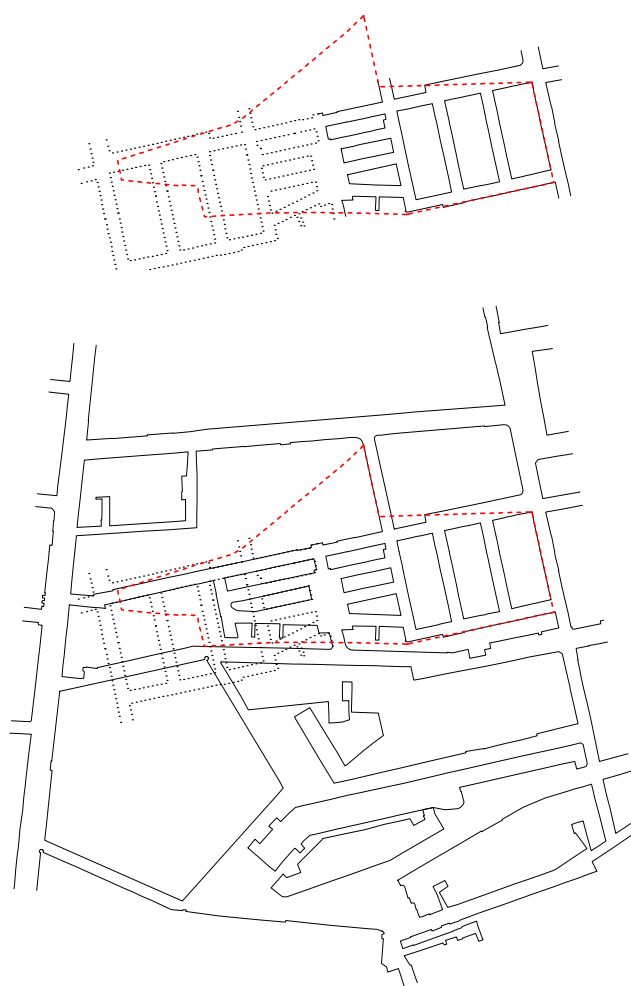


fig. 08.3 • Os limites da aplicação da linha recta. Relação do traçado das ruas do Bairro Social da Ajuda com a parcela antecedente. (1:5.000).

- a) O princípio de composição simétrica sobreposto ao limite da parcela preexistente (a vermelho);
- b) O princípio de composição simétrica sobreposto ao traçado urbano actual e ao limite da parcela preexistente (a vermelho).

massivo na formação dos traçados de ruas das cidades norte-americanas. No entanto, em São Francisco, que comumente se apresenta como exemplo da utilização de um traçado ortogonal sobre uma topografia irregular, encontraram-se soluções de excepção para lidar com os acidentes mais significativos do relevo.³ E mesmo em Nova Iorque, um paradigma da malha ortogonal, é possível identificar e decompor com alguma facilidade os elementos de excepção que constituem disrupções na grelha de 1811.⁴

Em suma, a aplicação destes modelos abstractos a um sítio concreto tem limitações e é condicionada pelas próprias características naturais e humanas preexistentes de cada lugar.

Na cidade de Lisboa também se encontram exemplos das limitações da aplicação de modelos geométricos abstractos a lugares concretos. Neste caso, os traçados geométricos preconcebidos de conjunto correspondem normalmente a áreas de expansão ou de preenchimento de intervalos do tecido urbano e a sua configuração torna-as facilmente identificáveis no todo do traçado urbano da cidade. A implantação de traçados geométricos regulares coincide normalmente com topografias que suportam com maior facilidade a manutenção dessa regularidade como no caso de Campo de Ourique, em que o limite do traçado das ruas que estabelecem a estrutura ortogonal do bairro corresponde em traços largos ao limite da plataforma. Também no caso da Baixa Pombalina, a utilização do traçado ortogonal estrito é remetida apenas para o aterrado e regularizado fundo do vale. Ou seja, o traçado da rua mantém-se uma linha recta até encontrar um elemento que dificulte a sua progressão, como um acidente topográfico significativo. Na ocupação das encostas limítrofes necessariamente existiu o recurso a outros mecanismos formais de composição do traçado das ruas, adaptados ao contexto.

Mesmo quando o quadro natural é favorável, nem sempre as preexistências humanas permitem o desenvolvimento de traçados de ruas rectas e regulares. O traçado urbano do Bairro Social da Ajuda, quando comparado com outras operações urbanas similares em Lisboa que partem de composições simétricas, acusa o desequilíbrio provocado pela ruptura na simetria da composição. Neste caso, o corte não se deve a acidentes topográficos mas sim aos limites de propriedade e às preexistências edificadas a poente do bairro.

08.1.1 Continuidade do traçado da rua por adaptação ao contexto.

A adequação do traçado da rua às condicionantes de um contexto topográfico, cadastral e edificado colocam muitas vezes em contradição a ideia modelar de quem concebe com o referido contexto. Se, como vimos, existem limites à extensão indefinida dos traçados regulares, existem também modos de adequar as concepções regradas do traçado ao contexto.

Adaptação do traçado da rua por torção. A inflexão e o encurvamento.

³ LIPSKY, Florence, San Francisco. *La grille sur les collines/The Grid meets the Hills*, Editions Parenthèses, Marseille, 1999.

⁴ BALLON, Hilary (ed.), *The Greatest Grid. The Master Plan of Manhattan 1811-2011*, Museum of the City of New York and Columbia University Press, New York, 2012.

Um dos modos de adaptar o traçado da rua às condicionantes do sítio é a sua **torção**. No caso da expansão de Lisboa de final de século XIX, o eixo principal composto pela Avenida da Liberdade, Avenida Fontes Pereira de Melo e Avenida da República, tem um traçado que inflecte nos pontos de articulação de cada um desses elementos, nomeadamente a Praça Marquês de Pombal e a Praça Duque de Saldanha. A **inflexão** deve-se à procura do percurso mais eficiente, portanto de menor declive, que permitisse atingir o planalto onde se estendessem as Avenidas Novas.

Estas avenidas, traçadas em linha recta, sensivelmente perpendiculares e paralelas à Avenida da República, foram desenhadas com dimensões mais generosas que as antecedentes, não só devido à menor restrição cadastral mas também pela topografia mais suave do planalto central de Lisboa. As variações que existem à malha ortogonal devem-se essencialmente à adaptação às preexistências de traçados como o da Estrada de Circunvalação, reabilitado no traçado da Avenida Duque d'Ávila, ou da Estrada das Picoas e da Rua das Cangalhas, ainda legíveis na Rua das Picoas e na Avenida Conde Valbom.

427

A composição do traçado da rua a partir de **torções** não é exclusiva de processos eruditos e formais de concepção, é antes uma resposta comum na adequação a topografias com pendente acentuada, obtendo-se assim elementos compostos que permitem a transposição de desníveis acentuados de modo facilitado. As **inflexões** ou **dobragens** do traçado ocorrem coordenadas com a sua inclinação, seja o seu chão um plano de rampa, degraus ou articulando ambas as soluções. Este é o caso do Caracol da Graça, cujo traçado é resultado da conformação do antigo caminho ziguezagueante na encosta do Convento da Graça através da acumulação de sedimentos urbanos no tempo longo da cidade, ou do traçado das Escadinhas de São Crispim, cujo **encurvamento** parcialmente mimetiza a primitiva Cerca Moura, permitindo uma subida mais suave ao alongar o comprimento do arruamento.

Esta solução é também recorrente nos casos de ruas preconcebidas que, apesar de idealizados a partir de geometrias mais rigorosas, procuram a adequação às pendentes através da extensão do comprimento do traçado. Este é o caso das ruas com traçados geométricos mais complexos que recorrem a **inflexões** e **encurvamentos** para responder à ocupação de contextos com topografias e cadastros mais condicionantes, como nos bairros das Colónias e de Inglaterra, no lado nascente da Avenida Almirante Reis.

No caso do Bairro das Colónias, a disposição do traçado de ruas, oblíquo à pendente, permite “cortar” a topografia com planos de rampa com menor declive que a encosta. A sobreposição destes elementos com ruas paralelas à Avenida Almirante Reis, traçadas sensivelmente à mesma cota, produz um traçado urbano irradiante a partir do arranque inferior da Rua de Angola, em que a articulação entre o fundo do vale Avenida e a cumeada da colina da Penha de França é feita preferencialmente pelas ruas oblíquas ao declive.

Para além da **inflexão** ou **encurvamento** do traçado dos arruamentos, como a Rua Cidade de Cardiff, e mesmo da impossibilidade do seu prolongamento, como no caso da Rua de Angola, existem casos cuja manutenção do alinhamento do traçado conduz à introdução de degraus como única possibilidade da rua



fig. 08.4 • Adaptação do traçado da rua por torção. A inflexão. Caracol da Graça. (1:5.000).



429

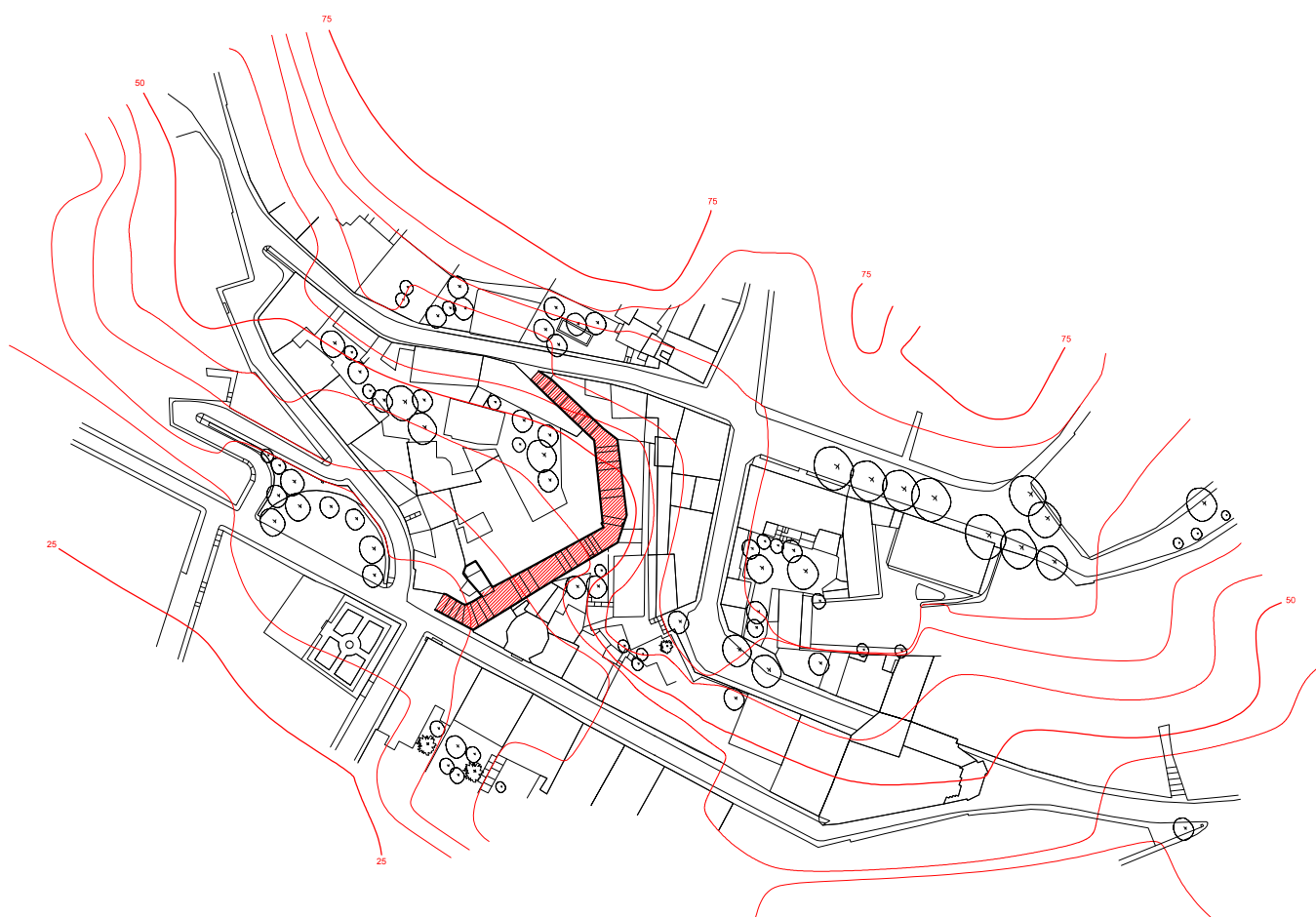


fig. 08.5 • Adaptação do traçado da rua por torção. Inflexão e encurvamento.

a) Fotografia do Caracol da Graça. Arquivo Fotográfico Municipal. Cota PT/AMLSB/POZ/100070.

b) Fotografia das Escadinhas de São Crispim. Arquivo Fotográfico Municipal. Cota PT/AMLSB/POZ/100104.

fig. 08.6 • Adaptação do traçado da rua por torção. O encurvamento. Escadinhas de São Crispim. (1:5.000).

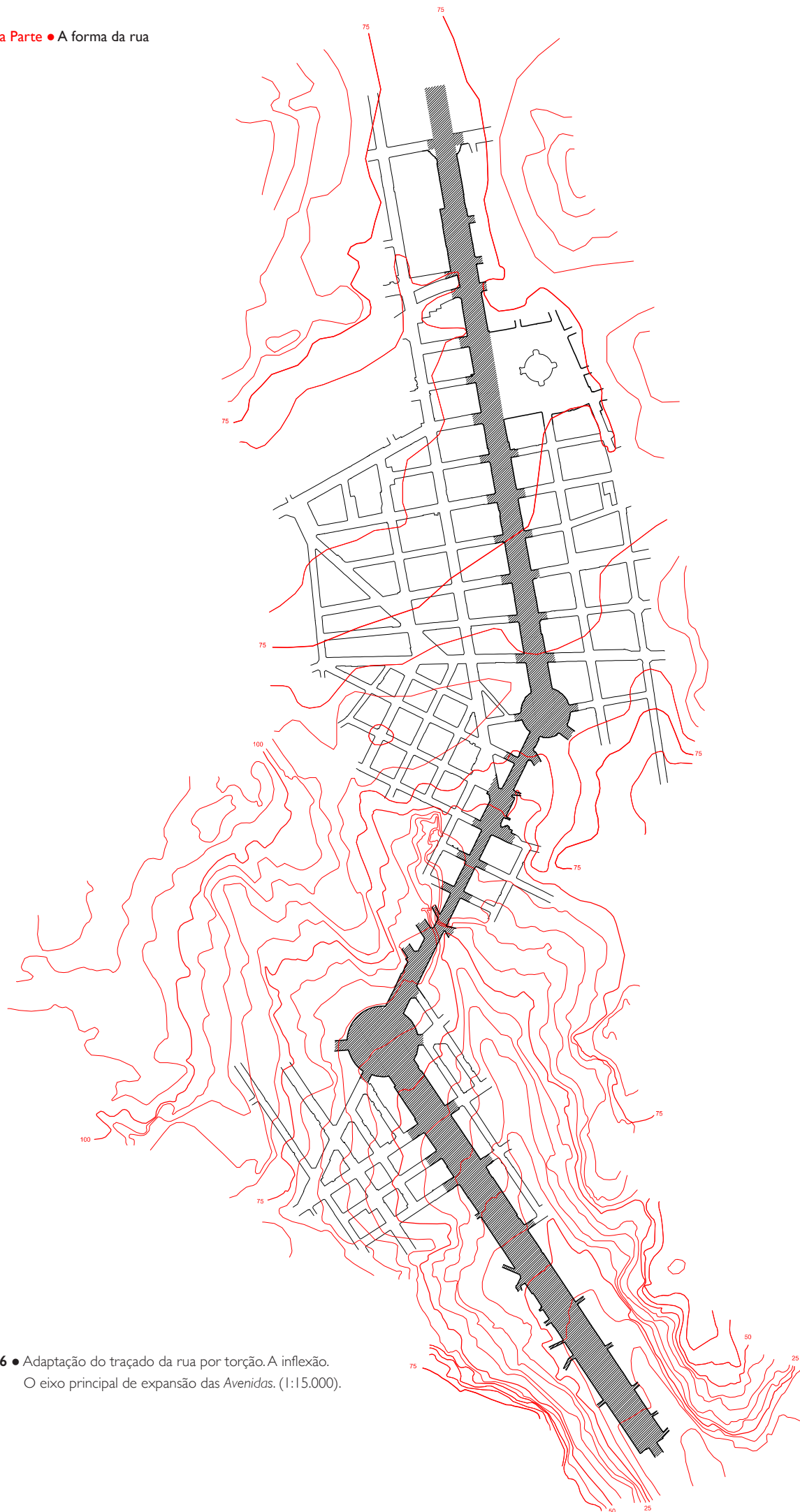


fig. 08.6 • Adaptação do traçado da rua por torção. A inflexão.

O eixo principal de expansão das Avenidas. (1:15.000).

poder manter a sua utilidade, como a Rua Cidade de Manchester ou a Rua Cidade de Liverpool.

O traçado das escadinhas que envolvem a Mãe d'Água da Alegria e da Calçada da Patriarcal/Rua da Alegria é especialmente representativo por conter e articular duas distintas adequações por **inflexão do traçado** a um contexto topográfico acidentado: a **inflexão** do traçado da rua e da calçada, que permite estender planos de rampa que vencem o desnível; e a **inflexão** sucessiva de lances de escadas em torno da Mãe d'Água da Alegria e ao longo da Rua da Mãe d'Água, que dota o plano baixo do chafariz de um acesso pedonal mais directo e imediato até à cota alta do Príncipe Real.

08.1.2. Adaptação do traçado da rua por mimetismo do contexto.

Um outro tipo de adequação ao contexto de suporte que pode ser lida no traçado da rua é a adequação por **mimetismo das curvas de nível** ou dos acidentes topográficos significativos como **linhas de cumeada, de vale e de costa**. Os traçados das ruas gerados deste modo, pela própria configuração do relevo, resultam invariavelmente encurvados ou sinuosos, reproduzindo de forma sintética a forma do sítio ou característica que ocupam e mimetizam, mas podem ter traçados rectos rigorosos, tema que afluímos quando abordámos os tipos de ruas com origem na situação topográfica e que aprofundaremos agora.

431

O mimetismo das linhas de cumeada

Na cidade de Lisboa, um caso exemplar da **ocupação de uma linha de festo pelo traçado de uma rua** é o da cumeada da colina do Príncipe Real e o eixo formado pela Rua da Escola Politécnica/Rua D. Pedro V. O traçado sinuoso da rua corresponde ao traçado da linha de cumeada e é pontuado por largos e praças associados a edificado de excepção ou miradouros sobre a paisagem. Morfologicamente, este eixo acusa a origem como percurso matriz e a sua conformação sedimentar, que originou a regularização de partes da rua em operações e períodos distintos apesar de manter a sinuosidade do traçado de origem.

Características semelhantes apresenta o caso do eixo formado ao longo da cumeada que se prolonga desde a Graça até à Penha de França. O traçado da Rua da Penha de França e da Rua da Graça constitui um elemento estruturante e articulador dos diferentes tecidos urbanos que se constituíram no tempo longo, de um e outro lado dessa linha, permanecendo como elemento de referência pontuado por alargamentos e encabeçado nos extremos pelos espaços de representação das primitivas estruturas conventuais dos Agostinhos Calçados na Graça e na Penha de França.

Numa escala de maior aproximação da cidade encontramos também o mimetismo de cumeadas secundárias. O traçado da Rua de Buenos Aires corresponde à linha de cumeada que articula o traçado urbano da encosta da Lapa, que desce para Santos-o-Velho e para o Tejo, com o traçado urbano que ocupa a vertente sueste do vale da Avenida Infante Santo. Apesar desta linha de cumeada e por consequência o traçado da rua ser comparativamente mais curto que nos casos anteriores, pode inferir-se na relação entre o traçado e a topografia as mesmas características descritas para as ruas congéneres que mimetizam as



fig. 08.7 • Adaptação do traçado da rua por torção. A inflexão.

- a) Traçado da Calçada da Patriarcal, da Rua da Alegria e das Escadinhas da Mãe d'Água da Alegria sobre a topografia. (1:5.000)
- b) Secção transversal à pendente. (1:1.000)

linhas de cumeada.

A posição destes elementos urbanos na linha de articulação de encostas com características distintas, tanto geográficas como morfológicas, confere-lhes a característica intrínseca de mediação de tecidos e traçados urbanos. Assim, estes eixos são elementos morfológicos de agregação de partes distintas da cidade e são reconhecidos como pertença comum aos moradores dessas distintas partes.

A longevidade e persistência dos traçados destas ruas no tempo longo da cidade é significativa. A sedimentação dos caminhos de cumeada ancestrais originou ruas que reforçam a identidade do lugar pela coincidência do seu traçado com a característica do relevo que o gera. Por seu lado, o traçado das ruas de cumeada, por invariavelmente antecederem a constituição dos traçados e tecidos envolventes, constituem elementos geradores e estruturantes dessa envolvente. Neste sentido, o traçado das ruas que ocupam linhas de cumeada tem características genéticas que permitem hierarquizar um contexto urbano.

433

O mimetismo das linhas de vale

O caso dos traçados de ruas que mimetizam linhas de vale ou as duplicam é muito comum em Lisboa. A topografia rica em acidentes que suporta a cidade tem um sistema de linhas de escoamento de águas que tem de ser mantido livre de ocupações. Por outro lado, o estabelecimento de **percursos de acompanhamento das linhas de vale** permite a criação de caminhos com um declive menos acentuado para vencer os desníveis da topografia. Por esta razão, é comum o traçado das ruas que coincidem com as linhas de vale ter origem nos grandes caminhos de ligação entre Lisboa e o território envolvente.

Por exemplo, o eixo sinuoso constituído por Rua do Benfornoso / Largo do Intendente Pina Manique / Rua dos Anjos / Rua de Arroios / Rua Alves Torgo / Rua Quirino da Fonseca corresponde ao antigo caminho que acompanhava o fundo de vale e que seguia através do mesmo para norte a partir dos limites constituídos da Mouraria e do Socorro. A linha de talvegue coincidia parcialmente com estes arruamentos e com o Regueirão dos Anjos que corria entre os grandes quarteirões que ocupavam a parte baixa do vale.

Este eixo, à semelhança da duplicação do eixo que seguia por Valverde e Vale Pereiro pela Avenida da Liberdade, foi duplicado com a abertura do traçado rectilíneo das actuais Rua da Palma e Avenida Almirante Reis em 1908, à data Avenida Rainha Dona Amélia, até aos limites configurados pela Estrada da Circunvalação. Este sistema de traçados duplicados cumpre a função de ligação do núcleo da cidade para norte, no entanto, o traçado da Avenida é também o elemento estruturador do crescimento desta parte da cidade e agregador dos tecidos urbanos de ambas as vertentes do vale, que se foram sedimentando através de operações com características distintas ao longo do tempo.

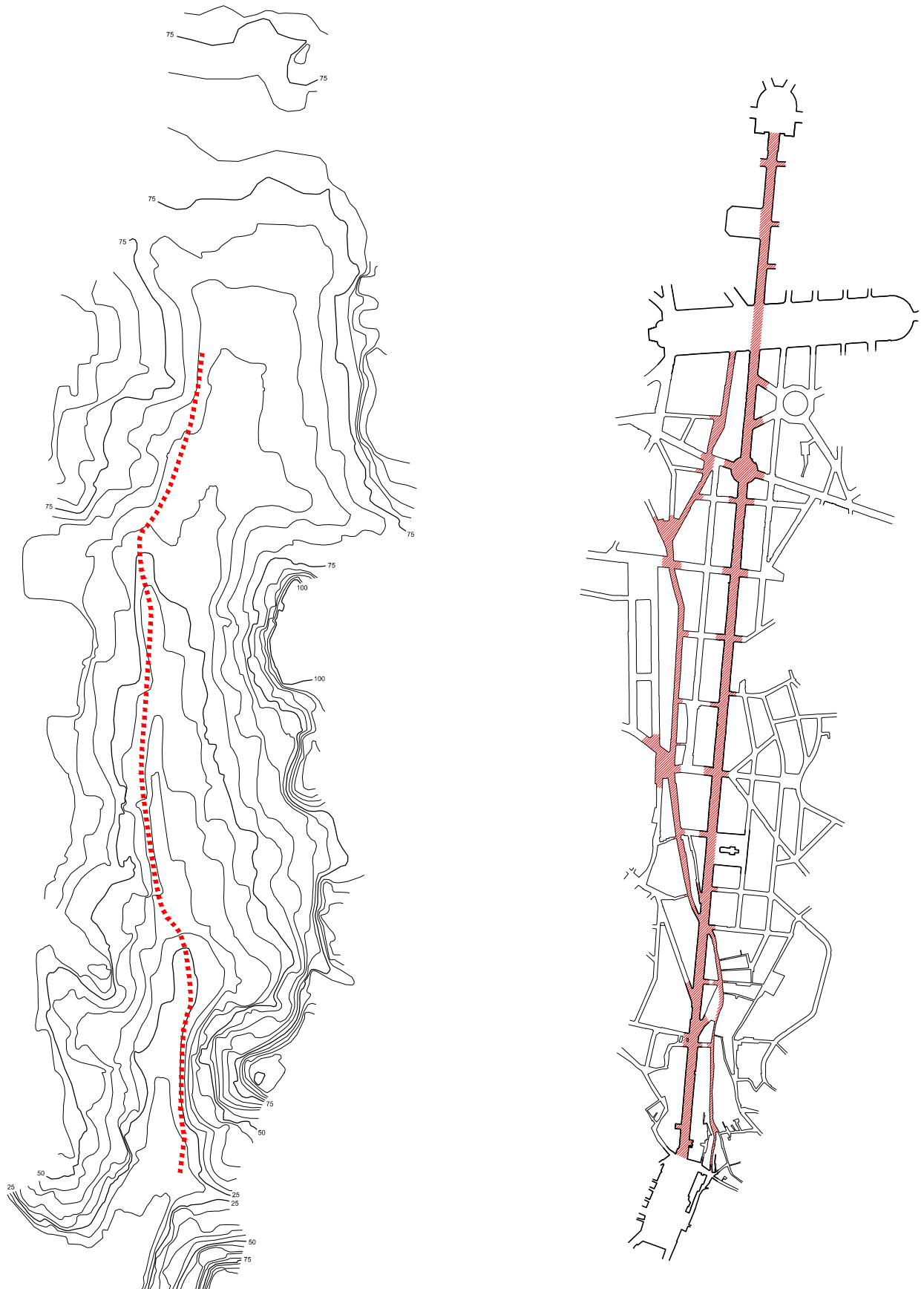
Esta **duplicação dos traçados de fundo de vale**, apesar de ser recorrente em Lisboa, não é condição exclusiva. No caso da Rua de São Bento, cujo traçado coincide com o talvegue que desce do Largo do

Terceira Parte • A forma da rua



fig. 08.8 • Adaptação do traçado da rua por mimetismo do contexto. O mimetismo das cumeadas.

- a) Cumeada e topografia da colina do Príncipe Real (1:10.000)
- b) Traçado da Rua da Escola Politécnica e Rua D. Pedro V sobre o traçado urbano do Príncipe Real (1:10.000)
- c) Cumeada e topografia das colinas da Graça e da Penha (1:10.000)
- d) Traçado da Rua da Graça e da Rua da Penha de França sobre o traçado urbano do Príncipe Real (1:10.000)



435

fig. 08.9 • Adaptação do traçado da rua por mimetismo do contexto. O mimetismo das linhas de vale.

- a)** Linha de vale e topografia do vale dos Anjos / Arroios (1:10.000)
b) Traçado da Rua do Benfornoso / Rua dos Anjos / Rua de Arroios / Rua Alves Torgo / Rua Quirino da Fonseca dos Anjos e da duplicação feita pela Rua da Palma / Avenida Almirante Reis sobre o traçado urbano (1:10.000).

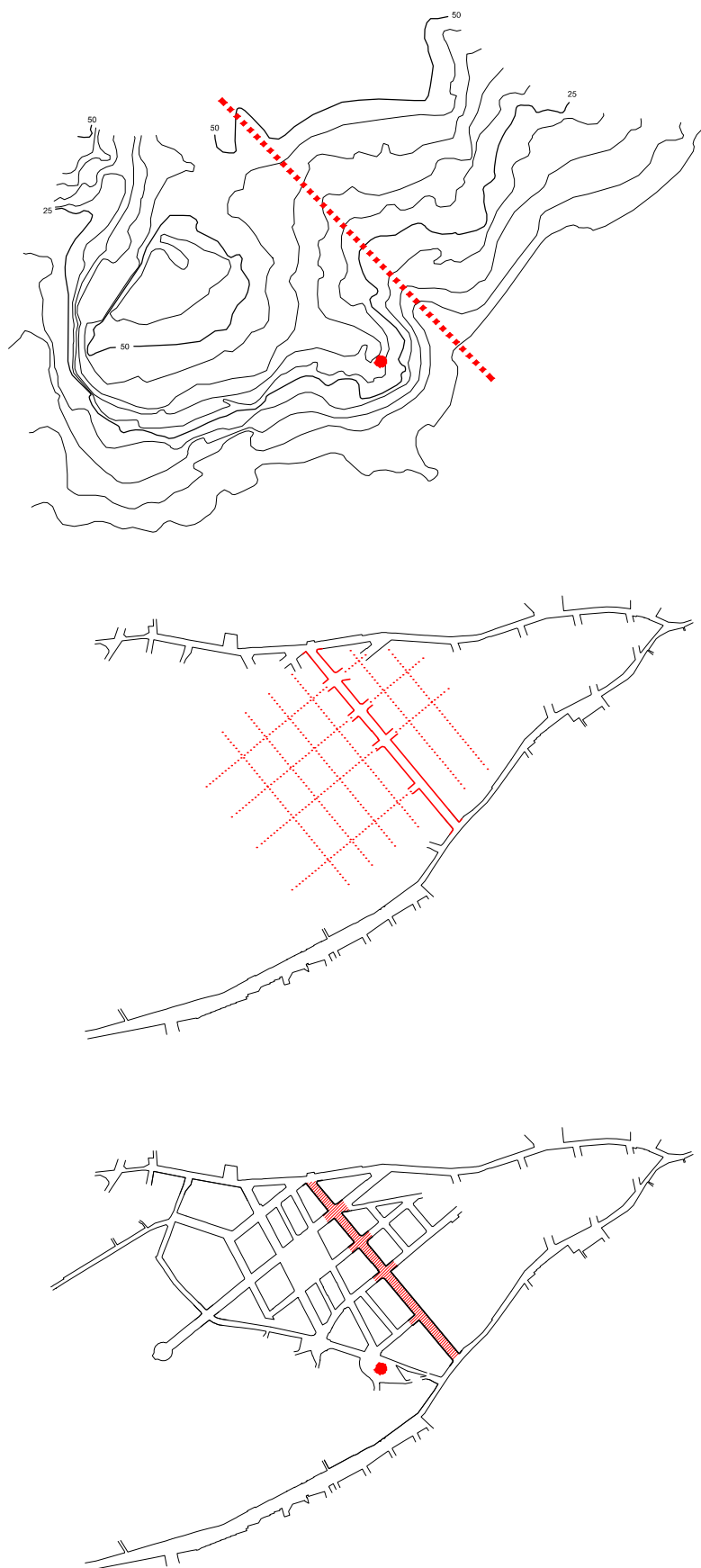


fig. 08.10 • Adaptação do traçado da rua por mimetismo do contexto. O mimetismo das linhas de vale.

a) Localização da ermida e da linha de vale sobre a topografia de Santo Amaro. (1:15.000).

b) Malha de concepção do Bairro do Alto de Santo Amaro entre os eixos preexistentes. (1:15.000).

c) Identificação dos elementos de composição principais sobre o traçado do Bairro do Alto de Santo Amaro. (1:15.000)

Rato até ao Poço dos Negros, junto ao antigo Convento da Esperança, apesar de ter sido proposta a sua duplicação na segunda metade do século XIX, esta nunca foi realizada e apenas parcialmente e com um propósito distinto foi aberta a Avenida D. Carlos I após a aprovação do seu projecto em 1879. Aqui, é o próprio traçado sinuoso sedimentado no tempo que tem a função de charneira mediadora das duas vertentes do vale enquanto, ainda hoje, é suporte de grande parte do movimento entre as áreas do Rato, São Bento e Boavista/Santos.

Numa escala de maior detalhe, também se pode ler o papel gerador de traçados de ruas dos vales secundários. A Rua Luís de Camões, em Santo Amaro, coincide com uma pequena linha de vale onde ainda corria água em meados do século XIX. O desenho de abertura do traçado do bairro junto à Ermida de Santo Amaro contemplou uma adequação por torção da malha ortogonal conceptual às condicionantes do contexto, nomeadamente: a linha de vale, a presença da Ermida e os limites cadastrais e arruamentos preexistentes. A linha de vale foi geradora do traçado da Rua Luís de Camões que ainda hoje, para além de suportar as deslocações entre a cota baixa da Rua Primeiro de Maio e a cota alta da Calçada da Tapada, é um elemento estruturante do traçado do bairro, portanto estruturante de um contexto local e suporte de grande parte das funções comerciais do tecido do bairro.

437

O traçado da Rua da Bica de Duarte Belo também tem uma relação semelhante com a linha de vale em que assenta. A matriz conceptual ortogonal que está subjacente ao traçado das ruas da Bica foi aplicada com o eixo principal coincidente com a linha de vale, reforçando morfologicamente o papel estruturante desse eixo no contexto local. A sua importância também é perceptível nas funções que ocupam os edifícios que marginam a Rua da Bica, nas deslocações quotidianas que suporta, na escolha desta rua para receber o elevador funicular e mesmo no seu papel de palco das celebrações tradicionais do bairro.

Acreditar que este processo de composição do traçado da rua coincidente com a linha de vale está limitado no tempo e constitui um processo ultrapassado não poderia estar mais longe da verdade. Realizações de conjuntos urbanos modernos como a Avenida Dom Rodrigo da Cunha, no Bairro de Alvalade ou a Avenida Infante Santo, aberta desde a Estrela até ao Tejo, sublinham a permanência deste princípio de composição e a sua persistência no tempo e no espaço da cidade de Lisboa tanto em contextos locais mais reduzidos como enquanto elementos estruturantes de tecidos urbanos distintos e de deslocações na cidade.

Mesmo a concepção de novos elementos estruturadores de partes urbanas de Lisboa ainda por consolidar, como o *“Estudo de viabilidade e imagem do Centro de Chelas”*⁵, ao substituir o antigo traçado da Estrada de Chelas, que corria sensivelmente na linha de vale, pelo novo cordão da infraestrutura de

⁵ Promovido pela Câmara Municipal de Lisboa/Ambelis e coordenado por Nuno Portas, Miguel Aragão, Luiz Sá Pereira com a consultoria de António Babo, Eduardo Leiria, Eduardo Tomás e João Ferrão. in *“O Ser Urbano: Nos Caminhos de Nuno Portas”*, Catálogo de exposição, Guimarães 2012 - Capital Europeia da Cultura / INCM, Lisboa, 2012. pp.480-487.

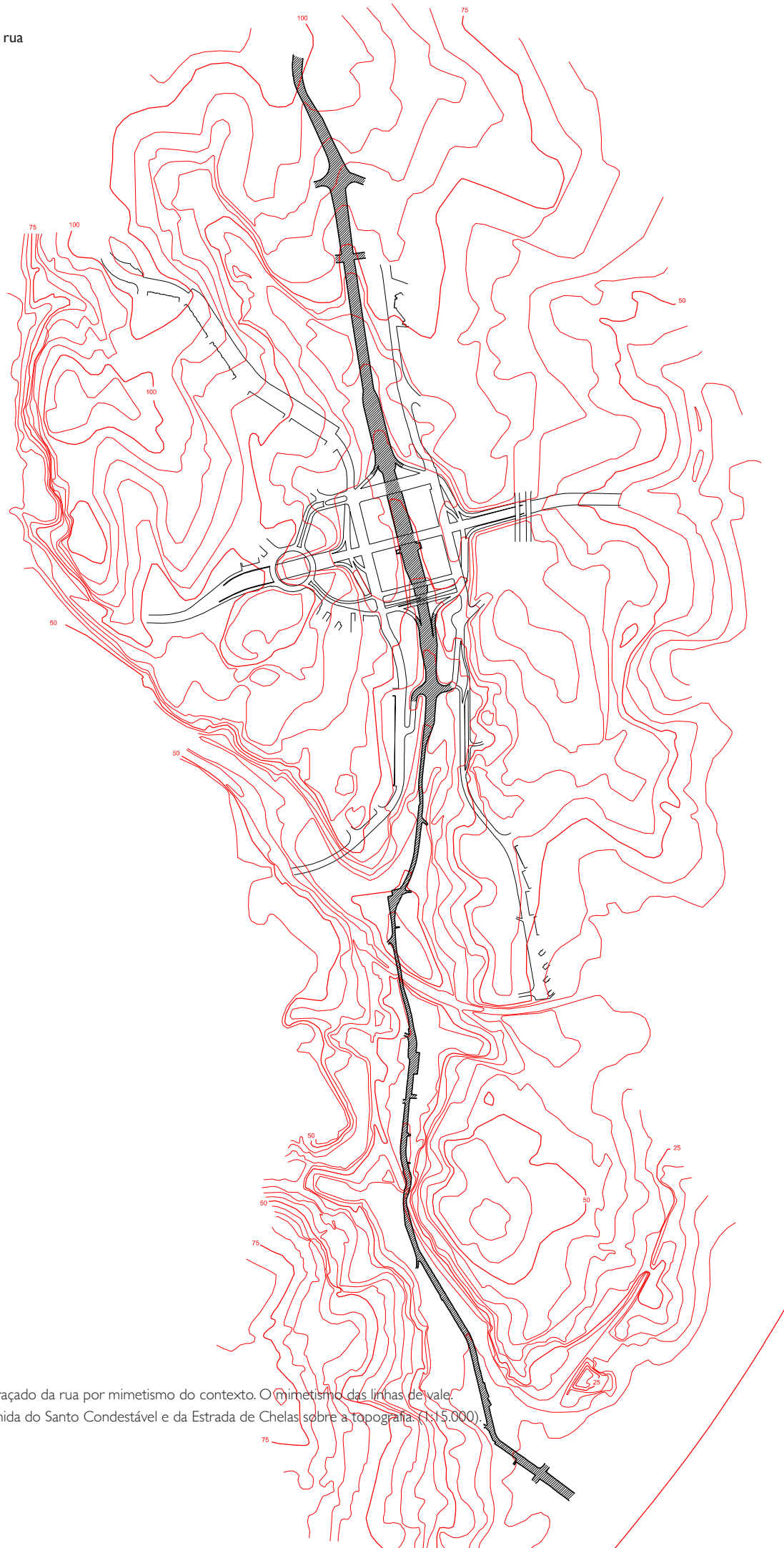


fig. 08.11 • Adaptação do traçado da rua por mimetismo do contexto. O mimetismo das linhas de vale.
Traçado da Avenida do Santo Condestável e da Estrada de Chelas sobre a topografia. (1:15.000).

mobilidade - o itinerário - abraçado pelas funções não-residenciais que conferem centralidade como os serviços e o comércio - o lugar - acaba por recorrer ao mesmo processo de concepção intemporal que utiliza o mimetismo da linha de vale para gerar o traçado da rua.

Em síntese, os elementos cujo traçado mimetiza a linha de vale são invariavelmente suporte de deslocações importantes e de funções comerciais, os traçados primitivos são frequentemente duplicados ou sobrepostos por outros com perfil mais amplo e regular para suportar mais tráfego e estruturar o crescimento da própria cidade. Em Lisboa, o processo de composição com base no mimetismo da linha de vale é frequente e recorrente em diferentes períodos, produzindo elementos urbanos lineares que duplamente podem constituir limite de tecidos urbanos e cordões ou franjas de articulação dos mesmos.

O mimetismo das curvas de nível

Por vezes, na procura da adaptação a um sítio de encosta as ruas são traçadas como um **mimetismo da forma da encosta**, ou seja, reproduzem uma curva de nível imaginária dessa encosta ou compõem uma síntese formal da mesma.

439

Este tipo de composição do traçado e sua relação com o contexto é mais facilmente apreendido nos traçados das ruas de Lisboa que em conjunto mimetizam parte de uma encosta como o Restelo, os Bairros de Rendas Económicas da Madre de Deus e da Calçada dos Mestres em Campolide ou a Célula 4 do Bairro de Alvalade compreendida entre a Avenida dos Estados Unidos da América e a Avenida Dom Rodrigo da Cunha. No entanto, pode também ser lido no traçado de elementos singulares como a Costa do Castelo ou a Rua Damasceno Monteiro.

No Restelo e na Madre de Deus a forma da colina é acentuada pelo **encurvamento do traçado** das ruas ser feito com um arco contínuo, ou quase, e estar sobreposto a ruas que convergem para um ponto no cimo da colina. Compositivamente, podemos entender este traçado de conjunto como resultado do **encurvamento de uma malha ortogonal sobre a encosta de uma colina** redonda regular ou como uma malha radioconcêntrica aplicada com o foco no topo da colina. Em qualquer dos casos é o **encurvamento do traçado** das ruas que acompanham as curvas de nível que mimetiza a topografia e **reforça a forma da encosta**.

No bairro de rendas económicas da Calçada dos Mestres esta relação de mimetismo das curvas de nível é acentuada pela presença do Aqueduto das Águas Livres, que é utilizado como um elemento essencial na composição do bairro, dispondo-se as ruas perpendicularmente ao seu alinhamento. A horizontalidade da linha superior do aqueduto e a sua sobreposição às ruas traçadas de nível na topografia reforçam a coincidência com a morfologia do terreno que as suporta.

Como referimos, existem casos em que o traçado singular de uma rua, portanto aquele que não é concebido como parte de um traçado de conjunto, é delineado segundo o mesmo princípio. Podemos

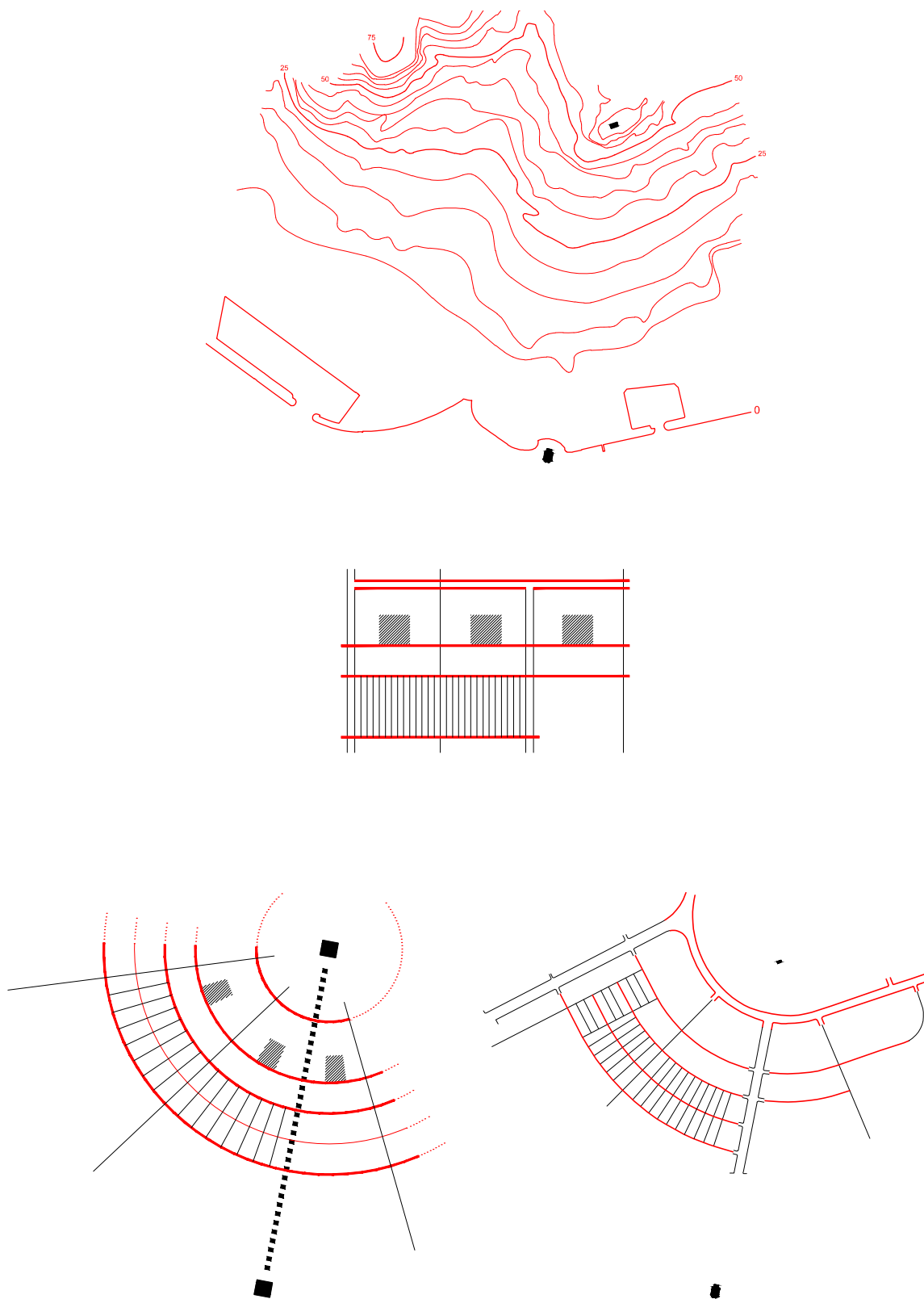
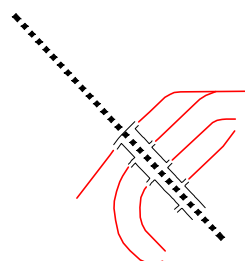
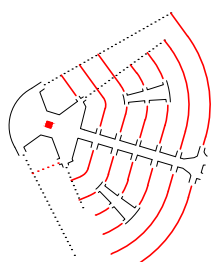
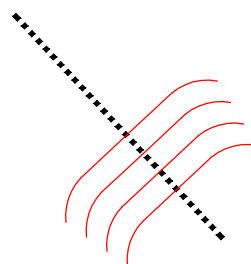
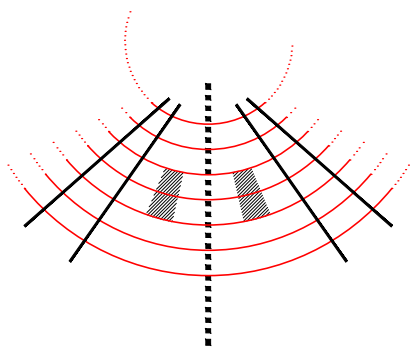
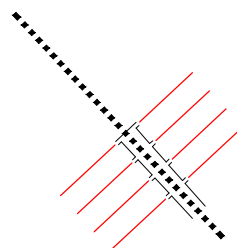
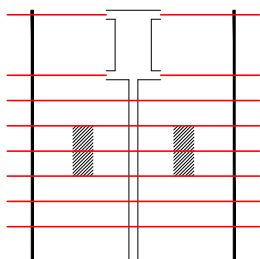
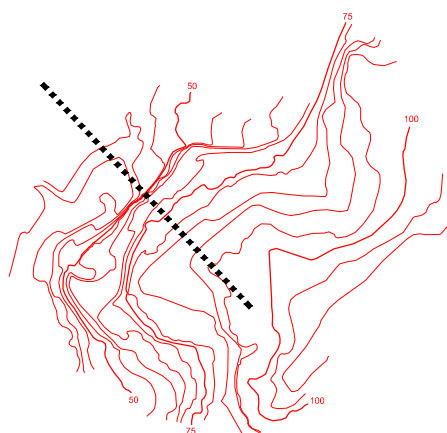


fig. 08.12 • Adaptação do traçado da rua por mimetismo do contexto. O mimetismo das curvas de nível. Decomposição elementar em: topografia e preexistências; malha de composição; malha adaptada à topografia; hierarquia do traçado com as ruas que mimetizam as curvas de nível a vermelho.

- a) Bairro do Restelo Sul. (1:20.000);
- b) Bairro da Madre de Deus. (1:15.000);
- c) Bairro da Calçada dos Mestres. (1:15.000).



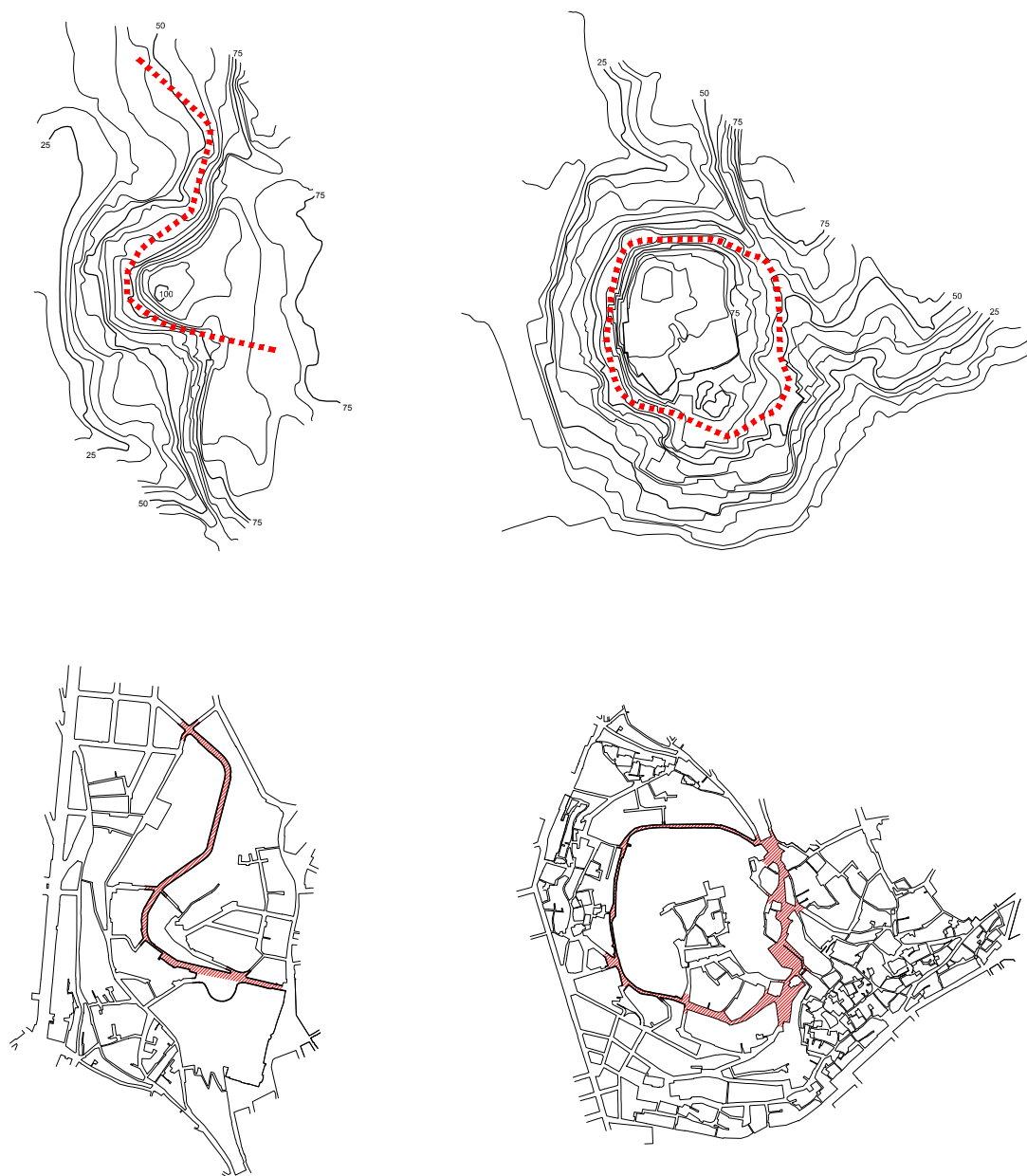


fig. 08.13 • Adaptação do traçado da rua por mimetismo do contexto. O mimetismo das curvas de nível. Decomposição elementar em: vector da rua sobre a topografia; traçado da rua sobre o traçado urbano. (1:15.000):

- a) Rua Damasceno Monteiro;
- b) Costa do Castelo.

mesmo considerar o traçado conformado ao longo do tempo da Costa do Castelo como o arquétipo do traçado da rua que mimetiza uma curva de nível, formando uma linha de nível que abraça a Colina do Castelo e a envolve em conjunto com os espaços públicos que completam essa cintura.

Os casos incluídos em traçados de conjunto, referidos anteriormente, consistem em simples multiplicações geometrizadas deste traçado singular de nível que facilita as deslocações ao longo de uma encosta encurvada. No entanto, podemos identificar traçados preconcebidos geometrizados singulares que partem deste mesmo princípio mimético das curvas de nível de uma encosta como por exemplo a Rua Damasceno Monteiro, traçada já em finais do século XIX. Esta rua mantém um perfil regular ao longo do seu percurso, no entanto, o seu traçado inflecte e encurva de modo a adequar-se à configuração da encosta e manter-se sensivelmente na mesma cota.

A **adequação** mimética que existe **entre o traçado da rua e a forma da encosta**, sintetizada no traçado das curvas de nível, é um **princípio intemporal gerador da forma do traçado da rua** nas encostas de Lisboa que pode ser lido em traçados com diferentes processos de origem e com conformações muito distintas. A permanência no tempo longo da edificação da cidade deste mesmo princípio de composição, independentemente da formalização do traçado ser mais ou menos geometrizada ou da rua fazer parte de um conjunto projectado num só momento ou ser resultado da conformação ao longo do tempo, comprovam a sua intemporalidade.

443

O mimetismo da linha de costa

O **traçado da rua que mimetiza a linha de costa** é um caso particular da conformação do traçado a uma curva de nível mas constitui um tipo por si só pela sua especificidade de marginar um plano de água e pelas suas características morfológicas.

Apesar dos vários aterros que foram sendo feitos nas margens do Tejo ao longo do tempo, é possível identificar no traçado urbano uma linha quase sem interrupções que mimetiza a ancestral linha de costa do sítio onde Lisboa se edificou. Se considerarmos a Praça do Comércio como foco desses traçados lineares, podemos acompanhar para nascente e poente os **primitivos percursos marginais ao Tejo**. O traçado destas ruas situa-se numa cota segura em relação às águas do rio e quase sempre numa “*dobra*” da topografia, quando a encosta mais ou menos acentuada encontra um plano quase de nível, numa **linha mais ou menos sinuosa**, dependendo da configuração do relevo, que acompanhava a margem do Tejo. A maior facilidade em percorrer um trajecto menos acidentado dota esta linha de uma qualidade difícil de ignorar e de aproveitar nas deslocações curtas ou longas, gerando, pela repetição do seu uso, um caminho que se conforma e consolida ao longo do tempo como rua. A importância destes percursos foi tal que foram estes elementos que apoiaram o crescimento da cidade até meados do século XIX, altura em que a expansão de Lisboa começou a ser delineada para norte, em direcção ao planalto interior.

A **grande extensão destes traçados**, que acompanham quase totalmente a frente ribeirinha da cidade,

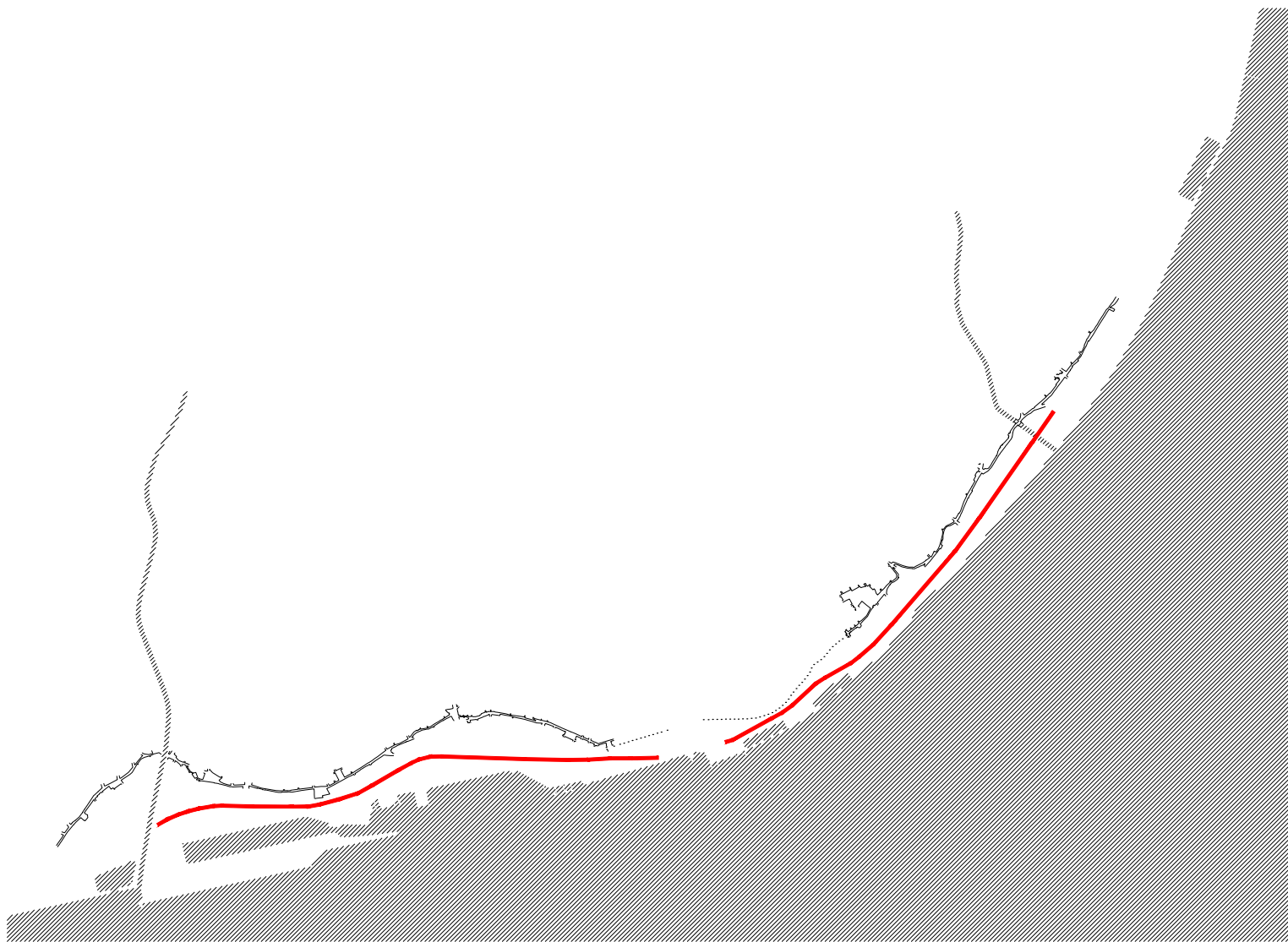


fig. 08.14 • Adaptação do traçado da rua por mimetismo do contexto. O mimetismo da linha de costa.
Traçados ancestrais (a preto) e de duplicação sobre os aterros portuários (a vermelho). (1:40.000).

tomando no seu percurso diferentes nomes mas recebendo quase sempre o atributo de “Direita”, é singular neste contexto e encontram paralelo apenas em alguns traçados de ruas que acompanhavam as maiores linhas de vale para norte, mas que estão actualmente mais segmentados e, por isso, não são tão reconhecíveis no traçado da cidade contemporânea.

A realização dos aterros para a passagem das linhas de comboio e para o porto de Lisboa afastou fisicamente o rio do traçado destas ruas e regularizou a linha de costa. No entanto, por outro lado criou uma plataforma sobre a qual foram traçadas **ruas que reproduziram o princípio de referência à linha de costa e duplicaram o itinerário ribeirinho preexistente** com larguras mais generosas.

Assim, na cidade de Lisboa os traçados de ruas que mimetizam ou se referem à linha de costa caracterizam-se pela sua **excepcional extensão** e por constituírem **sistemas duplicados** compostos por dois elementos lineares: ruas **estruturantes do crescimento urbano, sedimentadas no tempo e com secção transversal variável**; e **eixos preconcebidos com secção transversal regular** cuja principal função é a circulação.

445

08.1.3 Continuidade do traçado da rua apesar do contexto ou forçar os limites do sítio

Apesar da clara e reconhecida relação entre o traçado das ruas e a morfologia do relevo que existe em Lisboa, existem muitos casos onde os limites da adequação são forçados ou mesmo ultrapassados. Nesses casos reconhecem-se dispositivos que permitem ao traçado forçar esses limites da sua adequação ao sítio.

Como referimos inicialmente, forçar a regularidade de um **traçado linear recto sobre um contexto acidentado** pode conduzir, numa situação extrema, à **ruptura** desse traçado. Como se reconhece, por exemplo, nos traçados da Rua Gonçalves Crespo e da Rua Ferreira da Lapa, abertas no final do século XIX em conjunto com as restantes ruas do Bairro Camões, partindo da Avenida Duque de Loulé em direcção ao Campo de Santana.

No entanto, a topografia acidentada a par dos terrenos do Hospital de Rilhafolhes, actual Miguel Bombarda, constituem um limite que nunca foi ultrapassado. Os altos muros de contenção de terras onde terminam as ruas constituem um registo da dificuldade em lidar com esse limite e os impasses são insólitos espaços inacabados resultantes da ruptura da aplicação do modelo abstracto de rua recta sobre uma topografia acidentada para além dos limites da adequação.

Um efeito similar existe na ruptura ou corte vertical que existe entre o Beco da Boavista, que parte da Rua da Boavista, e o Beco do Caldeira, que parte da Rua Fernandes Tomás. Apesar de existir uma continuidade do alinhamento do traçado bidimensional entre estes dois elementos, existe um **corte vertical abrupto** entre ambos resolvido através de um muro de contenção do talude.



fig. 08.15 • Continuidade do traçado da rua apesar do contexto ou forçar os limites do sítio. A inclinação do perfil longitudinal. Rua das Praças.

a) Traçado sobre o tecido urbano e topografia. (1:5.000).

b) Secção longitudinal. (1:2000).

A inclinação do perfil longitudinal

Como qualquer espaço exterior, público ou privado, também as ruas têm de permitir escoar as águas pluviais ou outras que recebam. Por essa razão, invariavelmente, não existem espaços exteriores planos. A inclinação, por menor que seja, tem de existir para permitir escoar a água que o espaço recebe pela chuva ou lavagem. Mesmo que, por hipótese, pudesse existir um espaço plano, este teria sempre de contemplar um empeno, num ou noutro sentido, para cumprir essa necessidade básica e essencial de escoamento. Ou seja, qualquer rua será mais ou menos inclinada, dependendo do contexto e necessidade.

No entanto, interessa abordar as distintas resoluções formais que tomam as ruas com **traçados rectos em topografias** relativamente **acidentadas**. Quando a topografia é acidentada mas ainda permite a manutenção do traçado recto da rua através do simples empeno ou inclinação do seu perfil longitudinal, conformam-se ruas que encontramos um pouco por todas as encostas que a cidade ocupa. Por exemplo, o **traçado recto e inclinado** de ruas como a Rua das Praças, que atravessa o vale pouco pronunciado da encosta da Lapa, tem o seu ponto mais baixo na cota 40,50 metros, quando cruza a Rua de São João da Mata, e os pontos mais elevados nos seus extremos, quando cruza a Rua de São Domingos à Lapa, a ponte, na cota 56,50 metros e a Rua do Quelhas, a nascente, na cota 65,00 metros.

447

Em algumas ocasiões a condicionante topográfica é utilizada como parte essencial da composição da rua em questão, particularmente em elementos de carácter monumental. Por exemplo a Alameda Afonso Henriques, cujos extremos do empenado perfil longitudinal são encimados por elementos compositivos monumentais, o Instituto Superior Técnico e a Fonte Monumental, enfatizados pela posição sobranceira que ocupam em relação à Alameda. Para além da inclinação do perfil longitudinal, o encaixe da Fonte Monumental constitui um dispositivo compositivo exemplar no modo como lida com a ruptura topográfica que existe no extremo nascente da Alameda.

Os degraus ao longo do perfil longitudinal - escadas e escadinhas

Quando o desnível topográfico é mais acentuado e se insiste no rigor de um traçado recto perpendicular à pendente, o empeno do perfil longitudinal da rua pode tornar-se demasiado difícil de percorrer pela sua inclinação. Nessas situações surgem **degraus** que permitem **decompor a inclinação em patamares** sucessivos, percorráveis a pé, o que origina ruas cujo plano do chão é composto por **escadas ou escadinhas com degraus e patamares** mais ou menos generosos.

Casos exemplares desta resolução do traçado da rua, a partir da inclusão de degraus dispostos perpendicularmente à inclinação da topografia, encontram-se no Beco do Quebra-Costas, junto à Sé, e na Travessa da Laranjeira, na Bica. No primeiro caso todo o traçado do Beco, que articula a cota baixa onde corre a Rua de São João da Praça e a cota alta da Rua do Barão, é resolvido como uma escada contínua. No caso da Travessa da Laranjeira, semelhante às vizinhas Travessa da Portuguesa e Travessa do Cabral, as escadas posicionam-se apenas nas partes do traçado que são mais inclinadas, ou seja, nos extremos do traçado dessas Travessas.

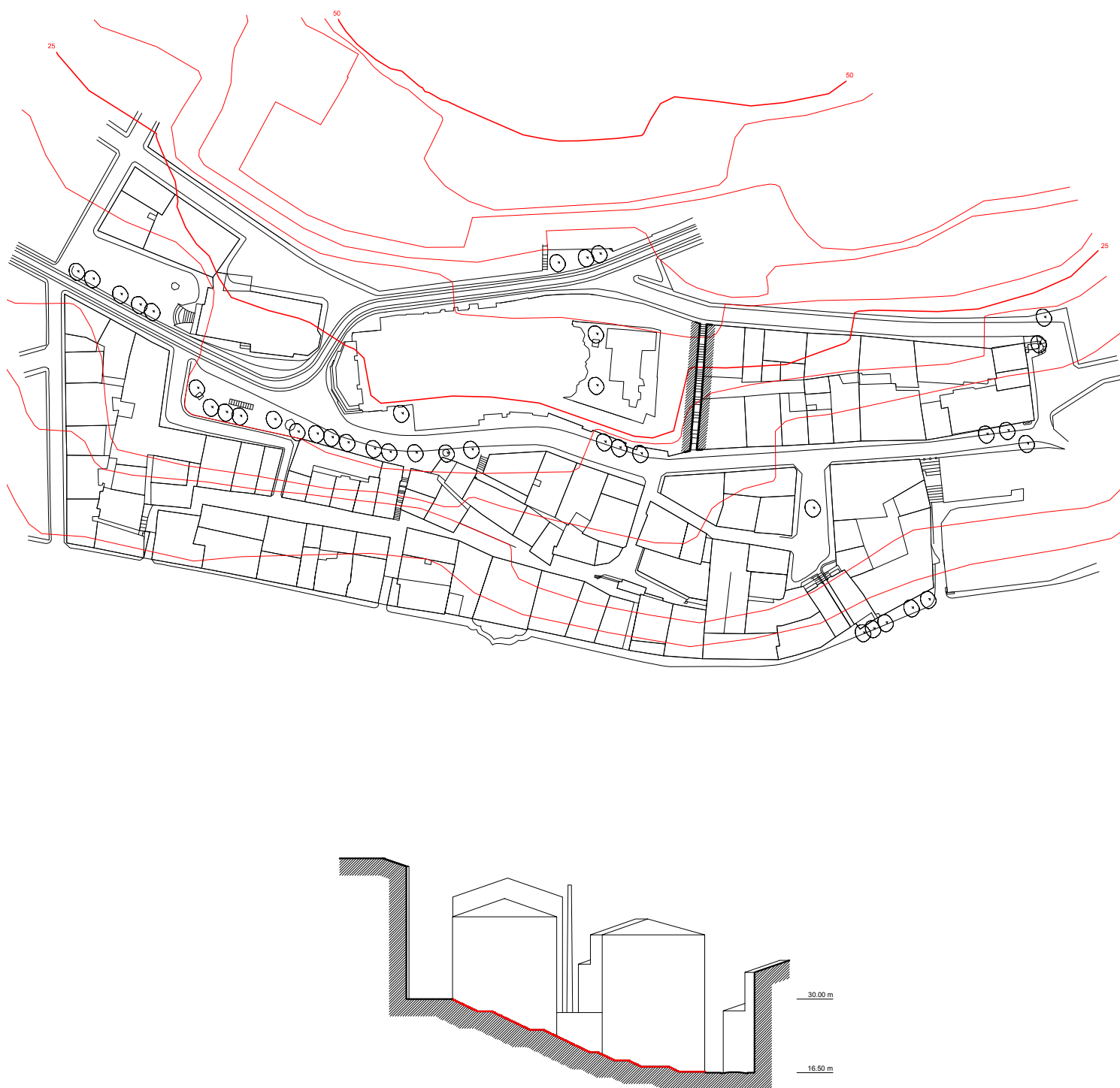


fig. 08.16 • Continuidade do traçado da rua apesar do contexto ou forçar os limites do sítio. Os degraus ao longo do perfil longitudinal - escadas e escadinhas. Beco do Quebra Costas.

a) Traçado sobre o tecido urbano e topografia. (1:2.000).

b) Secção longitudinal. (1:1000).



fig. 08.17 • Continuidade do traçado da rua apesar do contexto ou forçar os limites do sítio. A descontinuidade vertical.
Beco do Caldeira e Beco da Boavista.

a) Traçado sobre o tecido urbano. (1:2.000).

b) Secção longitudinal. (1:1.000).



fig. 08.18 • Continuidade do traçado da rua apesar do contexto ou forçar os limites do sítio. Pontes, viadutos e túneis - quando o traçado se solta do plano do chão. Os viadutos das Avenidas sobre o eixo da Rua de Santa Marta e Rua de São Sebastião da Pedreira.

a) Traçado sobre o traçado urbano. (1:15.000).

b) Secção transversal no viaduto da Avenida Duque de Loulé sobre a Rua de Santa Marta. (1:1.000).

Pontes, viadutos e túneis - quando o traçado se solta do plano do chão

Um outro dispositivo formal que permite solucionar a relação entre um traçado recto e uma topografia acentuada corresponde ao “*soltar*” ou “*descolar*” o traçado da rua da topografia. Ou seja, quando o traçado da rua é mantido recorrendo a **pontes ou viadutos que sobrevoam o sítio de suporte**. Esta solução é normalmente a manifestação assumida de uma vontade de **regularizar** um sítio e de o **regrar a partir do desenho** rigoroso e da **afirmação da técnica construtiva**, portanto da predominância do Homem sobre o sítio “*natural*”. Em Lisboa, a existência destas situações é pontual, correspondendo a operações realizadas em momentos que distam no tempo, como por exemplo: os dois arcos que suportam a Rua do Alecrim sobre São Paulo que datam do período pós-terramoto; os três viadutos das Avenidas sobre o vale onde corre a Rua de Santa Marta / Rua de São Sebastião da Pedreira e o viaduto da Rua Pascoal de Melo sobre o vale onde corre a Rua de Arroios, concebidos em finais do século XIX e início do século XX; e, já em meados do século XX, o viaduto da Avenida General Roçadas (1957-58), que permitiu a passagem inferior da actual Avenida Eduardo Galhardo, e o viaduto sobre a Avenida Infante Santo (1949-50), cujo traçado foi escavado para permitir manter o traçado da Calçada da Pampulha e da Rua do Sacramento a Alcântara.

451

Os túneis escavados para manter o traçado recto de ruas são raros, quase inexistentes, e quando existem são invariavelmente soluções rodoviárias, que pertencem à rede de infraestruturas de transporte primária da cidade, como o túnel da Avenida dos Estados Unidos da América sob o cruzamento com a Avenida de Roma ou os mais recentes túneis sob a Avenida João XXI e sob Avenida Joaquim António de Aguiar. Ou seja, não são ruas em *sensu lato* por apenas cumprirem a condição de itinerário, a necessidade de deslocação, e não constituírem verdadeiramente lugares.

08.1.4. Síntese sobre o traçado da rua e o contexto

Em relação à defesa dos sistemas de planos para a cidade, Lavedan afirma que “*Na medida em que o sistema não seja senão a codificação dos preceitos da natureza, é útil. Tomou-se perigoso quando se pretendeu impor por todo o lado a mesma solução, esquecendo que a lei suprema é a lei da adaptação.*”⁶ Tendo em conta que o “*plano da cidade*” é composto a partir do traçado das ruas, pareceu-nos útil abordar a questão do traçado da rua a partir dos tipos de relação do traçado com o contexto que ocupa na cidade de Lisboa.

Esta abordagem demonstra ser útil não só pelo **papel gerador que o sítio pode ter em relação ao traçado da rua**, e que desenvolvemos em capítulo anterior, mas também pela importância que **a relação entre a forma do sítio e a forma da rua tem na criação do lugar urbano**. Assim, no processo de criação e composição do traçado da rua, a escolha por uma atitude de **adaptação ou de rejeição das condicionantes do sítio** irá produzir um lugar com forma e carácter substancialmente distintos.

⁶ LAVEDAN, Pierre, *Géographie des Villes*, Gallimard, Paris, 1959. p. 113.

Ao encontrarmos com mais frequência casos de adequação do traçado ao sítio do que casos em que o traçado da rua recusa o sítio, podemos concluir que um princípio essencial para a conformação do traçado da rua em Lisboa, salvo as pontuais exceções, é o da **adequação recíproca do traçado às características do contexto**, reforçando assim o **carácter** do próprio lugar e potenciando o **reconhecimento** do novo espaço por estar inserido na estrutura que o suporta.

Neste sentido, **a topografia imprime sempre um efeito modelador ao traçado da rua** idealmente concebido. Mesmo quando não é o elemento gerador principal e óbvio da forma do traçado da rua, a topografia está presente como factor de modelação e, portanto, é essencial na conformação do espaço e na impressão do carácter do lugar.

08.2. O Traçado da Rua e o Alinhamento. Os focos do traçado da rua.

Uma das condições essenciais da rua, para além de constituir um lugar, é ser um **itinerário**. Enquanto itinerário, uma rua conduz-nos de um ponto a outro, ou melhor, de um lugar a outro lugar. O traçado destes itinerários é muitas vezes **pontuado por elementos que orientam o seu alinhamento**, pontos focais que se sucedem e contribuem tanto para a construção dos lugares como para a **legibilidade** da cidade por ajudarem à caracterização e reconhecimento dos espaços. Na *Paisagem Urbana*,⁷ Cullen definiu o conceito essencial de *visão serial* que em parte contempla a questão dos elementos que dirigem o olhar quando se percorre a cidade: **pontos focais, acidentes e pontuações** que constituem **marcos num percurso contínuo**. O mesmo tipo de elementos são referenciados por Kevin Lynch⁸ como **pontos marcantes**, elementos distintos do contexto em que se inserem e de onde se destacam.

Interessa-nos esta questão sobretudo pela capacidade destes focos orientarem, para além do olhar, por vezes também o próprio alinhamento do traçado da rua, independentemente de serem **edifícios excepcionais, monumentos evocativos, árvores** ou no caso muito particular de Lisboa, o próprio **Tejo**. Sejam estes elementos focais **preexistentes ao traçado, concebidos em sincronia** ou **colocados a posteriori**, a existência de elementos focais orientadores do traçado da rua é relativamente comum e transversal no tempo, como veremos a partir dos casos que abordaremos como exemplos desta relação entre o traçado da rua e o seu foco.

08.2.1. O edificado excepcional como foco do traçado da Rua

Composições sedimentares

Nos traçados de ruas resultantes da **sedimentação de caminhos matriz** é frequente a existência de **elementos focais edificados** que orientam partes dos alinhamentos que compõem esses traçados. Nestes casos, o próprio processo de formação e conformação do traçado, ou seja, a adequação recíproca que é

⁷ CULLEN, Gordon, *Paisagem Urbana*, Edições 70, Lisboa, 1996 [Architectural Press, 1971].

⁸ LYNCH, Kevin, *A Imagem da Cidade*, Edições 70, Lisboa, 1982. [The MIT Press, 1960].

promovida pela sedimentação de elementos no espaço ao longo do tempo, contribui para a construção dessa relação interdependente entre o objecto edificado e o traçado da rua.

Tomemos dois casos de pares **foco-traçado** de origem sedimentar exemplares: A Igreja de São Roque e a Rua da Misericórdia; e a Igreja de Santos-o-Velho e a Rua das Janelas Verdes.

No primeiro caso, apesar do encurvamento do traçado da Rua da Misericórdia conseguido através das inflexões ligeiras de segmentos rectos, a fachada principal da Igreja de São Roque encontra-se alinhada pelo eixo do segmento recto da Rua da Misericórdia e enquadrada no nosso campo de visão à medida que subimos a rua desde o Largo Luís de Camões. Por um lado, a monumentalidade da igreja, e do próprio largo que a enquadra, é potenciada pelo alinhamento da rua em relação à fachada principal, ligeiramente rodada em relação à perpendicular ao eixo da rua. Por outro lado, a Rua da Misericórdia tem o seu papel reforçado pelo sentido da **composição do traçado em relação ao elemento focal**, que amplia o efeito perspectico para quem sobe a rua desde o Largo Luís de Camões até ao Largo Trindade Coelho.

453

No caso da Igreja de Santos-o-Velho, ao percorrermos a Rua das Janelas Verdes, de poente para nascente, após o Largo Dr. José de Figueiredo, apercebemo-nos de uma torre sineira enquadrada no eixo da rua que nos orienta o olhar. Quando nos aproximamos do Largo de Santos-o-Velho, o traçado da rua inflecte para passar ao lado da Igreja. No entanto, nunca perdemos a referência de pelo menos uma das torres pela sua posição mais alta e alinhada com o traçado da rua que percorremos. A utilidade do traçado alinhado à torre da igreja para a **orientação** de quem percorre a rua e para a **identificação do lugar** é intemporal e, apesar desta relação que existe entre os dois elementos, foco e traçado, ser idêntica a muitos outros casos, é única pelas características irrepetíveis dos elementos e do contexto. A presença da igreja no alinhamento da rua é essencial para a construção mental deste espaço, tanto quanto a imagem que se fixa quando prolongamos o olhar para poente, ao longo da rua, a partir do adro da igreja.

Não são raros os casos onde **o mesmo elemento é o foco de mais do que um alinhamento do traçado**, ou seja, podemos encontrar um edifício-foco no ponto de inflexão do traçado da rua, convertendo-se desse modo no elemento de convergência de partes do traçado da rua com diferentes alinhamentos como acontece, por exemplo, com a Igreja do Convento dos Paulistas ou Paroquial de Santa Catarina na Calçada do Combro, cujas torres constituem o foco dos alinhamentos do traçado da rua tanto para nascente como para poente.

Composições preconcebidas com o traçado da rua posterior ao foco

Como referimos, o princípio de composição do traçado alinhado em função de um elemento focal é transversal no tempo. O reconhecimento das qualidades plásticas e compositivas dos espaços lineares da cidade quando alinhados a edifícios de referência apoiou a concepção e realização geometrizada de diversas ruas em Lisboa em diferentes contextos temporais e sociais e este princípio de composição, enquadrado por distintas influências culturais arquitectónicas e urbanas, foi recorrente particularmente

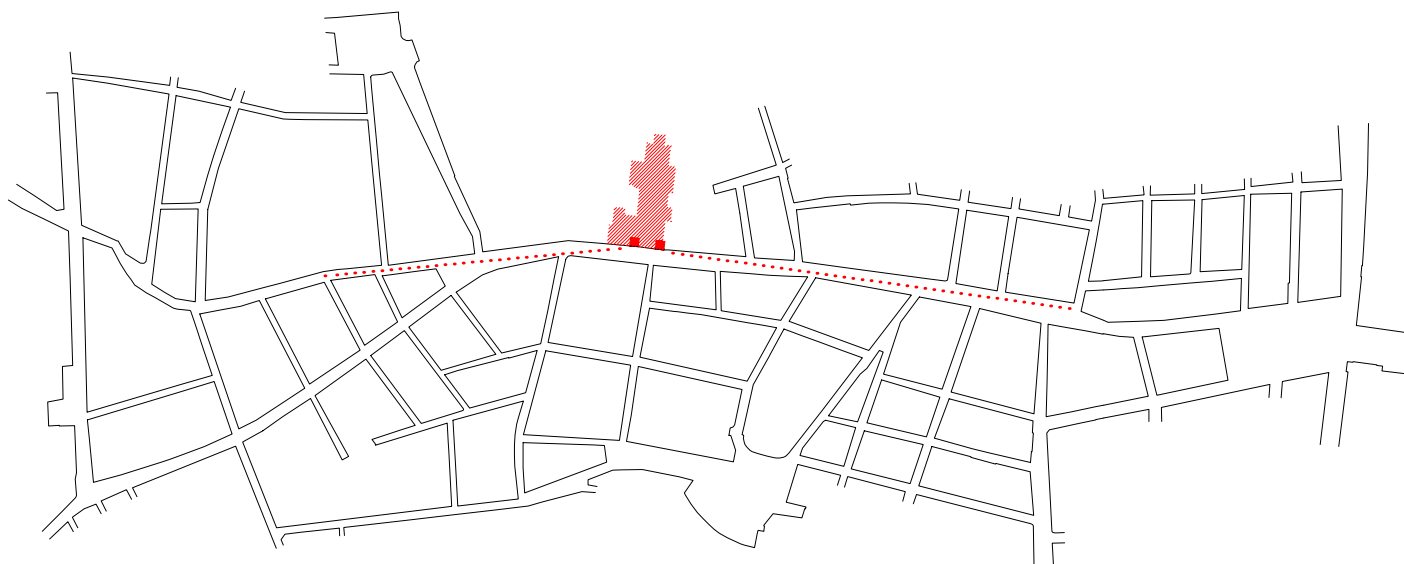
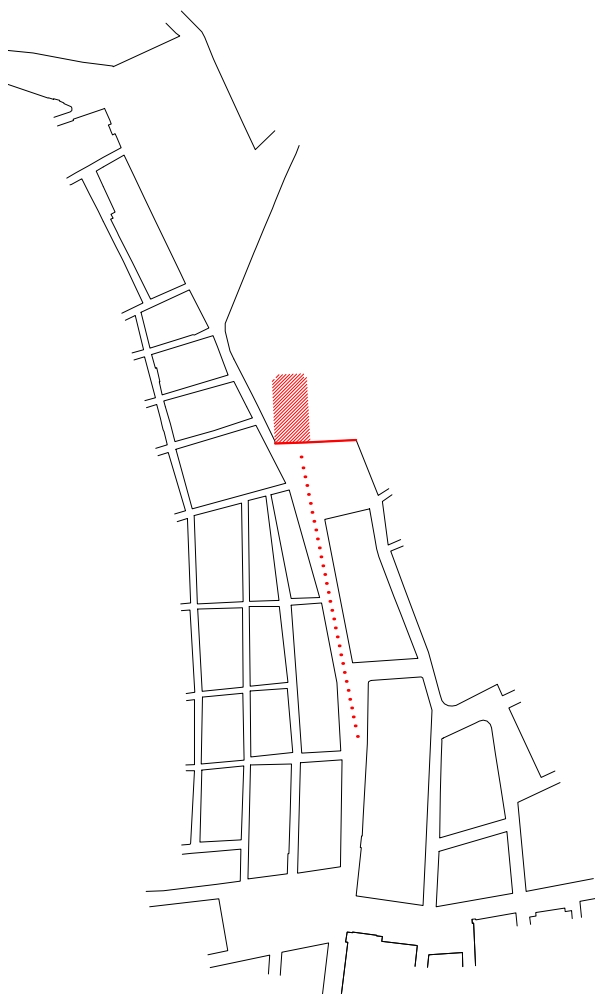
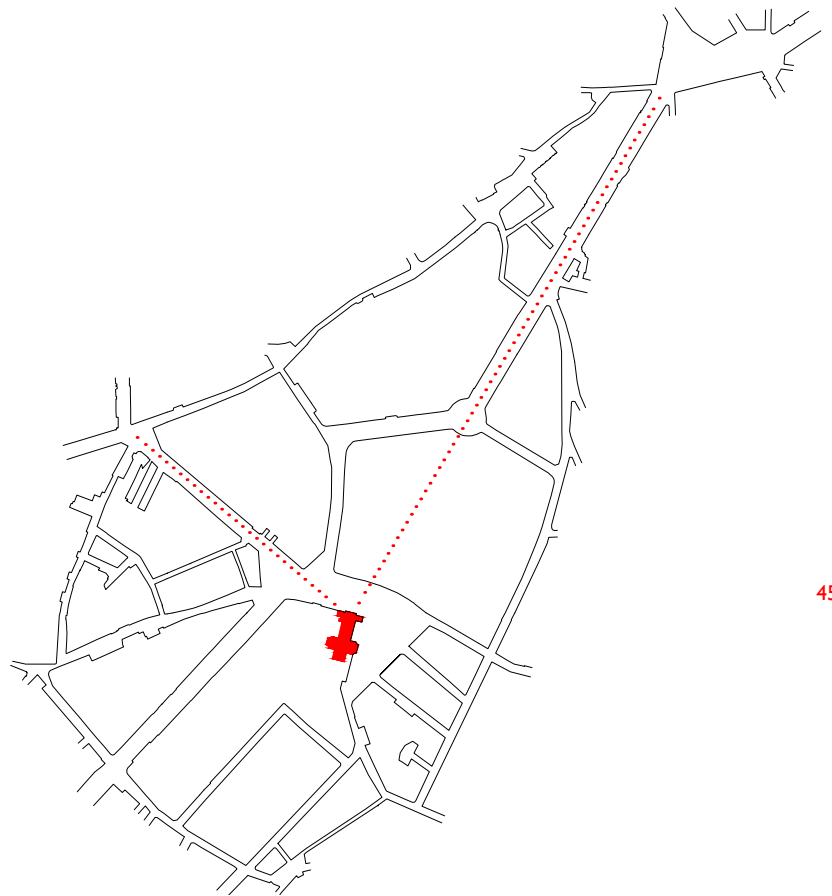


fig. 08.19 • O traçado da rua e o alinhamento. O edificado excepcional como foco do traçado da rua.

- a) A frente da Igreja de São Roque e o alinhamento da Rua da Misericórdia. (1:5.000).
- b) Fotografia da Rua da Misericórdia em direcção a São Roque. Arquivo Fotográfico Municipal, cota: PT/AMLSB/SER/S05482.
- c) As torres da Igreja Paroquial de Santa Catarina e os alinhamentos da Calçada do Combro e Rua dos Poiais de São Bento. (1:5.000)



455

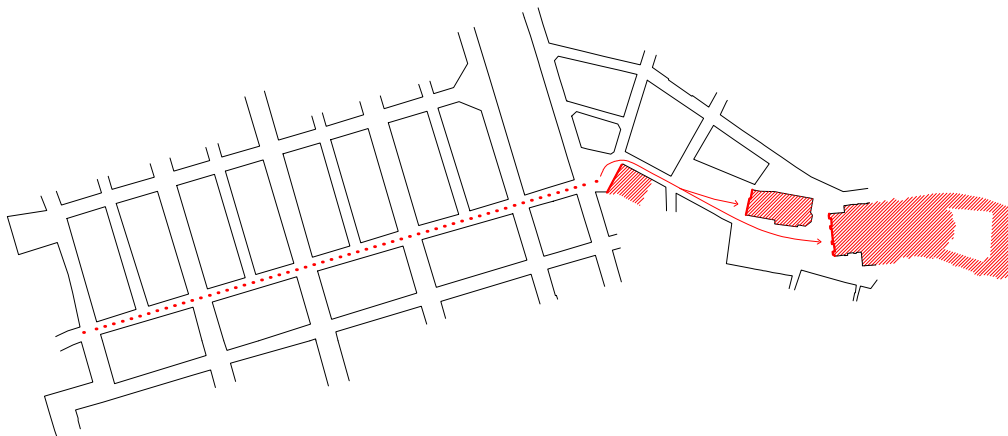


fig. 08.19 • O traçado da rua e o alinhamento. O edificado excepcional como foco do traçado da rua.

a) A Basílica da Estrela e os alinhamentos da Avenida Pedro Álvares Cabral e da Rua Domingos Sequeira. (1:10.000).

b) Fotografia da Avenida Pedro Álvares Cabral em direcção à Estrela. Arquivo Fotográfico Municipal, cota: PT/AMLSB/EDP/000559.

c) As igreja da Madalena, de Santo António e a Sé e os alinhamentos da Rua da Conceição e Rua de Santo António da Sé. (1:5.000).

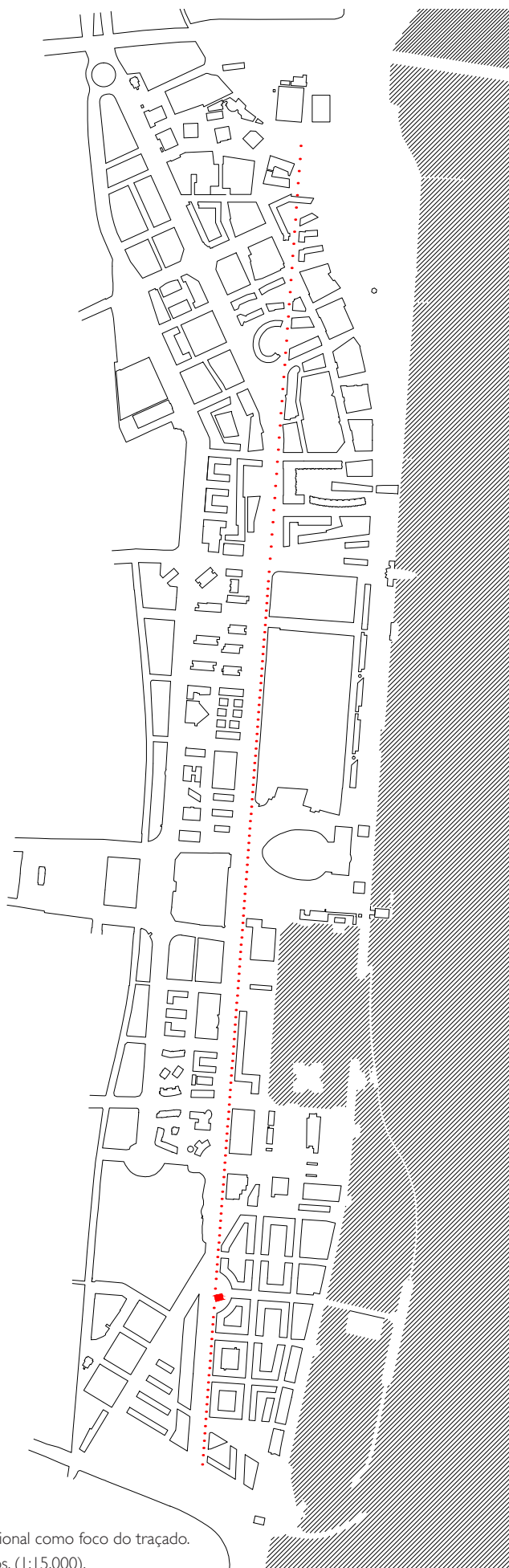


fig. 08.20 • O traçado da rua e o alinhamento. O edificado excepcional como foco do traçado. A Torre Galp e o alinhamento da Alameda dos Oceanos. (1:15.000).

quando se procurou a criação de espaços urbanos de alguma **teatralidade**, portanto com um maior significado de **representação colectiva** ou de **expressão de um poder instituído**.⁹

Os pares **foco-traçado** compostos no século XVIII com as Igreja da Lapa - Rua dos Remédios à Lapa; Igreja dos Navegantes - Rua da Bela Vista à Lapa; e Igreja da Madalena - Rua da Conceição, constituem **composições geométricas e preconcebidas** que seguem o mesmo princípio de composição do traçado da rua alinhando-o em direcção à frente da igreja como os exemplos anteriores com origem sedimentar. No último destes casos, a posição rodada da frente da Igreja da Madalena acaba por conferir ainda maior dramatismo à **composição cenográfica** através da maior profundidade conseguida pela distinta orientação, que para mais tem o sentido de nos encaminhar pela Rua de Santo António em direcção à Sé.

Em finais de século XIX e início do século XX, quando foram abertos no tecido urbano ou prolongados para além dos limites da cidade novos eixos rectilíneos para reformar e estruturar o crescimento da cidade, muitas das ruas e avenidas então desenhadas procuraram alinhar-se em relação a elementos preexistentes que constituíssem uma referência na imagem da cidade que se edificava. São exemplos disso os alinhamentos convergentes na Basílica da Estrela dos traçados da Avenida Pedro Álvares Cabral e da Rua Domingos Sequeira. Apesar da arborização e, no caso da primeira, a existência de permeio do Jardim da Estrela, a cúpula ou as torres sineiras da Basílica são presenças constantes ao longo destes elementos axiais.

457

O caso da Avenida da Torre de Belém é exemplar por constituir um traçado alinhado sobre o eixo visual entre dois elementos preexistentes, a Torre de Belém e a Ermida de São Jerónimo. Este elemento foi concebido por Faria da Costa como o eixo e espaço principal do bairro do Restelo. Ao alinhar o traçado com estes elementos foi reforçada a hierarquia da Avenida da Torre sobre os restantes espaços. Paralelamente, o papel monumental tanto da Torre de Belém como da Ermida de São Jerónimo é reforçado pelo efeito perspectico da composição axial, ampliado no caso da Torre pela presença do Tejo no enfiamento visual da avenida. Deste modo é criada uma **monumentalização recíproca** destes elementos.

O mesmo mecanismo compositivo foi também utilizado cerca de um século depois, aquando da concepção dos espaços urbanos da Expo'98. O traçado da Alameda dos Oceanos foi alinhado pela preexistência industrial da torre de cracking da SACOR, ou torre Galp, convertida em Porta Sul do recinto da exposição e mantida como referência à memória da ocupação industrial do sítio. Todo esse eixo de mais de dois quilómetros e meio, que ainda se estende para norte como caminho pedonal, o Passeio dos Jacarandás, através da área habitacional norte e pelo Parque do Trancão, encontra-se alinhado com a torre muito para além da sua visibilidade, constituindo o alinhamento recto de maior comprimento na cidade de Lisboa.

⁹Veja-se a este propósito o capítulo "4. The Grand Manner" em Kostof, Spiro, *The City Shaped, Urban Patterns and Meanings Through History*, Thames & Hudson, London, 1991.

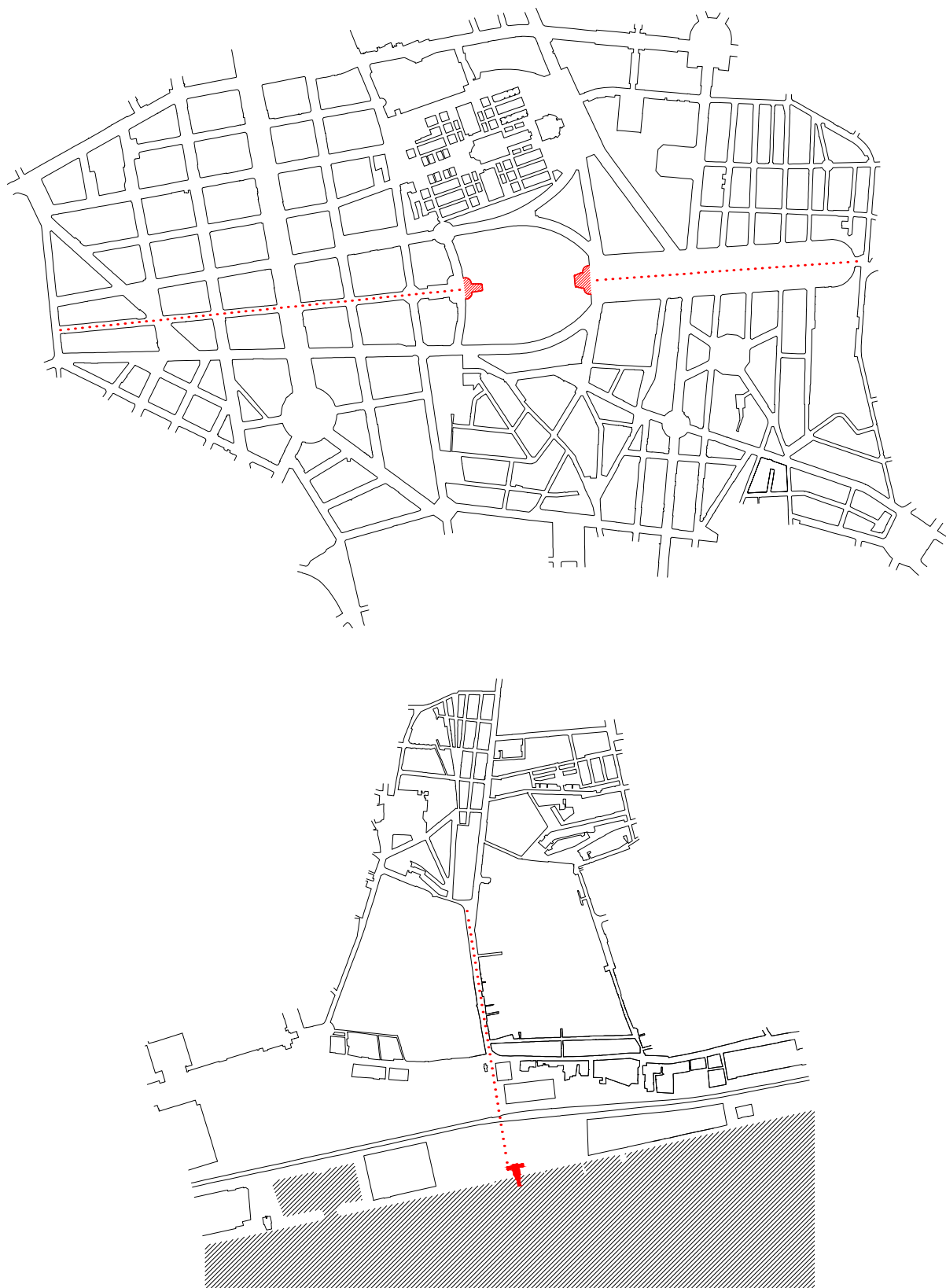


fig. 08.21 • O traçado da rua e o alinhamento. O edificado excepcional como foco do traçado da rua.

- a)** As escadarias de entrada do IST e os alinhamentos da Avenida João Crisóstomo e da Alameda Afonso Henriques. (1:15.000).
- b)** A torre da Estação Fluvial de Belém e o alinhamento da Calçada da Ajuda. (1:15.000).

Composições preconcebidas com o foco contemporâneo ou posterior ao traçado da rua

Por outro lado, o **posicionamento dos edifícios excepcionais do tecido edificado alinhados com o traçado das ruas** ao mesmo tempo ou *a posteriori* acaba por resultar no mesmo **efeito cenográfico**. Por exemplo no caso da composição do Instituto Superior Técnico, a eleição dos pontos onde são colocadas as duas principais portas e escadarias de entrada no recinto murado corresponde ao alinhamento da Alameda Afonso Henriques, concebida contemporaneamente, e ao alinhamento da preexistente Avenida João Crisóstomo.

Outro caso exemplar desta colocação de edifícios no alinhamento de traçados é a edificação da Estação Fluvial de Belém, cuja torre está implantada no alinhamento da Calçada da Ajuda. Apesar da distância física e do limite que constitui a linha de comboio, a presença visual da torre é evidente no segmento inferior do traçado da Calçada e age como elemento de referência associado ao Tejo.

Este sistema de composição binomial foco-traçado da rua também existe a partir de soluções urbanas desenhadas que contemplam essa relação desde a origem da concepção. O Plano da Zona a Sul da Avenida Alferes Malheiro, na génese do actual Bairro de Alvalade, inclui desde a origem, por exemplo, o sistema composto pelo eixo recto da actual Avenida da Igreja e da Igreja de São João de Brito como o seu foco no extremo nascente. A construção espacial da rua axializada pela igreja permitiu uma **apreensão facilitada de um espaço** fortemente caracterizado desde a origem pela presença da igreja, seguramente uma qualidade urbana para um espaço desenhado e habitado de raiz, sem referências preexistentes essenciais.

459

08.2.2. Os monumentos evocativos como focos do traçado da Rua

Os monumentos evocativos colocados no espaço público de Lisboa são elementos que invariavelmente têm o propósito de evocar acontecimentos ou personagens históricos. A **convergência do traçado da rua** em elementos desta natureza é particularmente compreensível pelo efeito que provoca ao **sublinhar o carácter monumental do elemento escultórico**. No entanto, para além do reforço da monumentalidade, neste contexto interessa-nos sobretudo o que a presença desse elemento pode implicar na composição do traçado da rua.

O elemento escultórico evocativo, enquanto elemento focal, desempenha um **papel orientador** do olhar mas também pode ser um **elemento gerador do alinhamento** do próprio traçado da rua. Para além disso, por exemplo a colocação das estátuas do Marquês de Pombal e do Duque de Saldanha no centro das respectivas praças corresponde à **focalização dos pontos de inflexão do traçado** do principal eixo de expansão da Lisboa oitocentista para norte. Esta solução reproduz o princípio de composição subjacente à construção do sistema Rua Augusta - arco triunfal - estátua equestre de D. José na Praça do Comércio.

A validade deste princípio de composição foi reconhecida na alteração concebida por Daciano Costa à posição da estátua equestre de D. João I na Praça da Figueira. A estátua estava localizada no centro da

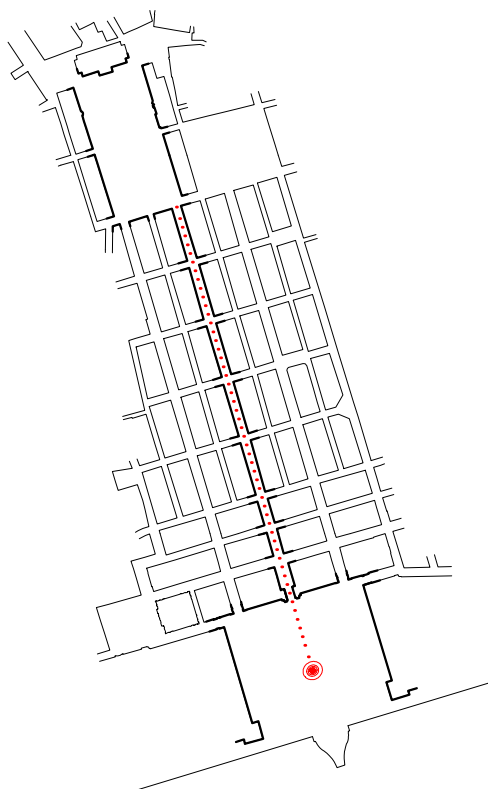


fig. 08.22 • O traçado da rua e o alinhamento. Os monumentos evocativos como focos do traçado da rua.

- a) A estátua equestre de D. José I e o alinhamento da Rua Augusta. (1:10.000).
- b) e c) Fotografias da Rua Augusta em direcção ao Arco Monumental e à estátua de D. José I.
- d) Fotografias da estátua equestre de D. José I e a entrada da Rua Augusta (PT/AMLSB/ALV/I00001).

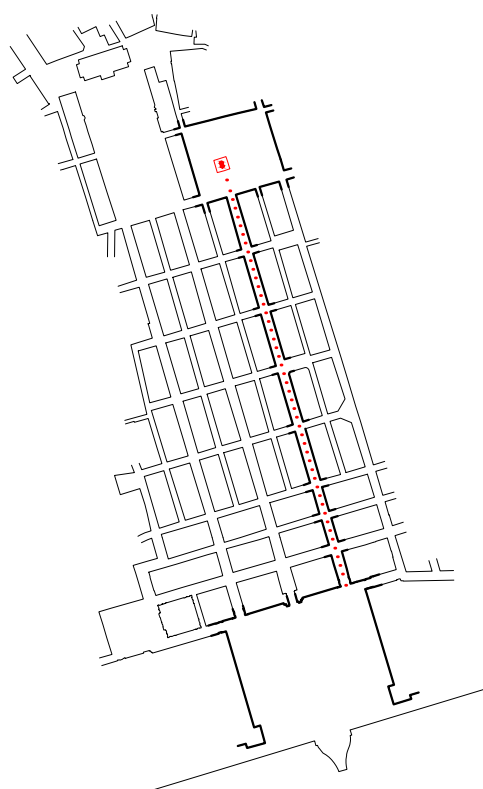
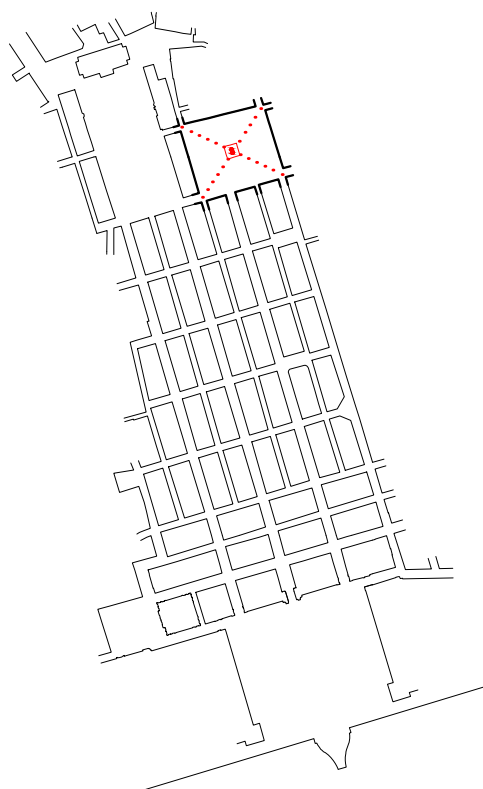


fig. 08.23 • O traçado da rua e o alinhamento. Os monumentos evocativos como focos do traçado da rua.

- a) Posição inicial da estátua equestre de D. João I no centro da Praça da Figueira. (1:10.000).
- b) Posição da estátua equestre de D. João I axial ao alinhamento da Rua da Prata. (1:10.000).



fig. 08.24 • O traçado da rua e o alinhamento. As árvores singulares como foco do traçado da rua.
A palmeira do Largo de São Miguel e as torres da Igreja de São Miguel e os alinhamentos das ruas envolventes. (1:2.000)

praça desde a sua implantação em 1971, no entanto, a remodelação levada a cabo já no início do século XXI alterou a posição da estátua, axializando-a com o alinhamento da Rua da Prata, o que conferiu a uma das ruas mais importantes na hierarquia da Baixa Pombalina um elemento focal orientador simbólico e útil para o reconhecimento do lugar.

E se regressarmos a um exemplo do Bairro de Alvalade, a estátua de Santo António implantada na Praça de Alvalade, implantada na intersecção dos eixos da Avenida de Roma e da Avenida da Igreja, para além de constituir o elemento central da praça que a enquadra, é um elemento focal de ambos os elementos lineares num ponto intermédio e significativo dos seus traçados, uma vez que corresponde ao ponto de cota mais baixa da Avenida de Roma.

08.2.3. As árvores singulares como foco do traçado da rua

Pontualmente encontramos em Lisboa **árvores singulares** que desempenham o papel de foco do alinhamento que compõe o traçado da rua. Invariavelmente são **árvores excepcionais** como palmeiras ou arau-cárias cuja **presença vertical pontua espaços** que tiveram ou ainda têm alguma importância como adros de igrejas, cercas de conventos, jardins de solares urbanos ou antigas quintas, inicialmente plantadas por serem espécies exóticas e conferirem aos lugares um carácter especial, destacado do contexto, associado à criação de um reconhecimento colectivo pela sociedade.¹⁰

463

Pela altura que atingem e por serem vistos de outros locais que não apenas as ruas que a si se orientam, estas **árvores-foco** chegam também a constituir uma **referência dos contextos urbanos** envolventes, ou seja, o seu papel de foco do traçado pode acumular com o de elemento orientador num contexto urbano mais alargado. Este é o caso da palmeira que pontuava, até 2013, o Largo de São Miguel, constituindo com as torres da igreja um foco composto por elementos de diferente natureza. Para além do alinhamento do traçado da Rua de São Miguel se dirigir a este foco, tanto a nascente como a poente, o conjunto da palmeira e torres de São Miguel é também um elemento de orientação no contexto do bairro de Alfama, visível de vários pontos e, portanto, um **ponto marcante** útil para a conceptualização mental do espaço da cidade.

No entanto, esta situação é relativamente rara em Lisboa e encontram-se mais casos, apesar de também não serem numerosos, em que a **árvore-foco** se localiza **marginal ao traçado** da rua. Por exemplo a palmeira que existe no pátio do hotel York House constitui um elemento marcante marginal ao traçado da Rua das Janelas Verdes que, na direcção poente-nascente, devido à inflexão do alinhamento, desempenha o papel de foco da rua quando pontualmente deixamos de ver a torre da igreja de Santos-o-Velho, e na direcção nascente-poente constitui um elemento focal de transição para a palmeira do Jardim 9 de Abril, fronteiro ao Museu de Arte Antiga.

¹⁰ "L'arbre unique" in STEFULESCO, Caroline, *L'Urbanisme Végétal*, Collection Mission du Paysage, Institut pour le Développement Forestier, IDF Diffusion, Paris, 1993, pp. 98-106.

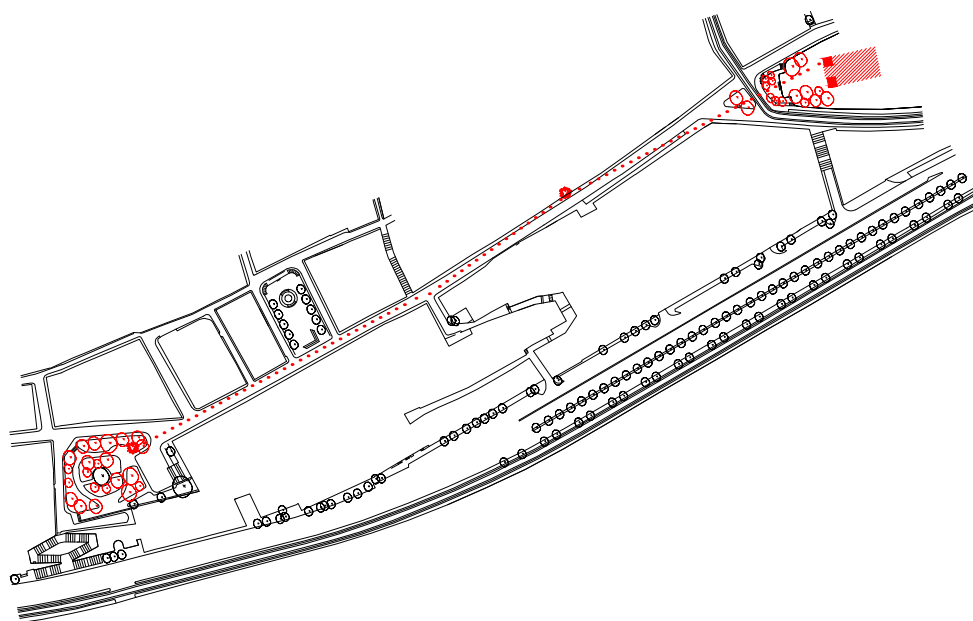


fig. 08.25 • O traçado da rua e o alinhamento. As árvores singulares como foco do traçado da rua.

a) Fotografia da palmeira marginal à da Rua das Janelas Verdes em direcção ao Largo de Santos-o-Velho.

b) Os elementos vegetais e o alinhamento da Rua das Janelas Verdes entre o Jardim 9 de Abril e a Igreja de Santos-o-Velho. (1:5.000).

Um papel semelhante, num contexto relativamente periférico na cidade de Lisboa, tem a palmeira existente numa parcela da Rua do Cruzeiro, uma remanescência de uma quinta dos arredores da cidade que persiste no sítio e pontua marginalmente a orientação do traçado da rua consistindo ainda hoje uma referência do lugar.

08.2.4. A paisagem como foco do traçado da rua. O caso particular do Rio Tejo.

O papel dos **elementos marcantes naturais** para a definição do alinhamento do traçado da rua é importante não só em Lisboa como noutros lugares. Podemos encontrar elementos da paisagem como foco do traçado da rua em contextos culturais e civilizacionais muito distintos do nosso. A importância que é dada às características excepcionais que compõem um contexto territorial onde se inscreve o espaço da cidade, e por consequência as suas ruas, pode ter razões diversas para a composição do espaço, desde profundos fundamentos religiosos até mais superficiais, mas não menos importantes, razões estéticas. Em determinados casos, as **ruas alinhadas em direcção a um elemento natural** podem mesmo receber uma designação específica, como por exemplo acontece em Tokyo onde ruas inclinadas, assentes numa encosta, e alinhadas em direcção ao Monte Fuji receberam a designação genérica de *Fujimi-zaka* (monte ou encosta com vista para o Fuji)¹¹ e, apesar de actualmente a vista poder estar parcialmente impedida devido à densificação vertical da cidade, as ruas mantêm essa toponímia.

465

Em relação à cidade de Lisboa, o grande estuário do Tejo sempre foi uma característica distintiva do sítio onde se desenvolveu a cidade. Mesmo quando o rio não é visível, a reflexão provocada pelo seu plano de água contribui para a particular luminosidade da cidade e a presença da massa de água contribui para a criação de um microclima. O Tejo tem uma presença constante em Lisboa e dos diversos elementos focais que orientam o traçado de ruas na cidade o rio é mesmo o que encontramos com mais frequência. Se considerarmos que as **ruas que se orientam ao plano de água** convergem num mesmo elemento, dada a extensão do Tejo podemos mesmo afirmar que concorrem, à semelhança de linhas paralelas, no infinito.

A “*estrutura em pente*”¹² que Rita Ochoa identifica e caracteriza a partir da eleição de 20 estruturas de articulação da frente de água inclui 18 elementos lineares alinhados em direcção ao plano de água do rio. Muito mais ruas existem que, não comportando a densidade de elementos de arte pública que interes-

¹¹ A este propósito podemos referir: “*Edo (present-day Tokyo) had very deep ties to Mount Fuji. Muromachi period warrior Ota Dokan, who first built Edo Castle and founded the city, is famous for a poem he wrote while gazing upon Mount Fuji from “under the eaves” of his abode. Shogun Tokugawa Ieyasu, who later took over and expanded Edo Castle, built a tower to view the mountain on the western grounds of the castle. Even today, there are many place names in Tokyo referring to the mountain, such as Fujimi-zaka (Fuji-viewing hill) or Fujimi-cho (Fuji-viewing village). Suruga-cho—depicted in Hiroshige’s One Hundred Famous Views of Edo—was built so that it led straight to Mount Fuji, and this is how the street got its name. (Suruga, or present-day Shizuoka Prefecture, is the province where Mount Fuji is located.)*” in http://www.mtfuji.or.jp/en/cultural_values/art_culture/05.html visitado em 3/5/2013, ou ainda: AKASAKA, Makoto (2005) *Advocacy of Vista-Heritage. The important role of viewing to mountain forsetting in Japan. in 15th ICOMOS General Assembly and International Symposium: ‘Monuments and sites in their setting - conserving cultural heritage in changing townscapes and landscapes’*, 17 – 21 de Outubro, 2005, Xi’an, China.

¹² OCHOA DE CASTRO, Ana Rita, *Cidade e Frente de Água. Papel articulador do espaço público*, Tese de Doutoramento defendida na Universitat de Barcelona, Barcelona, 2012.

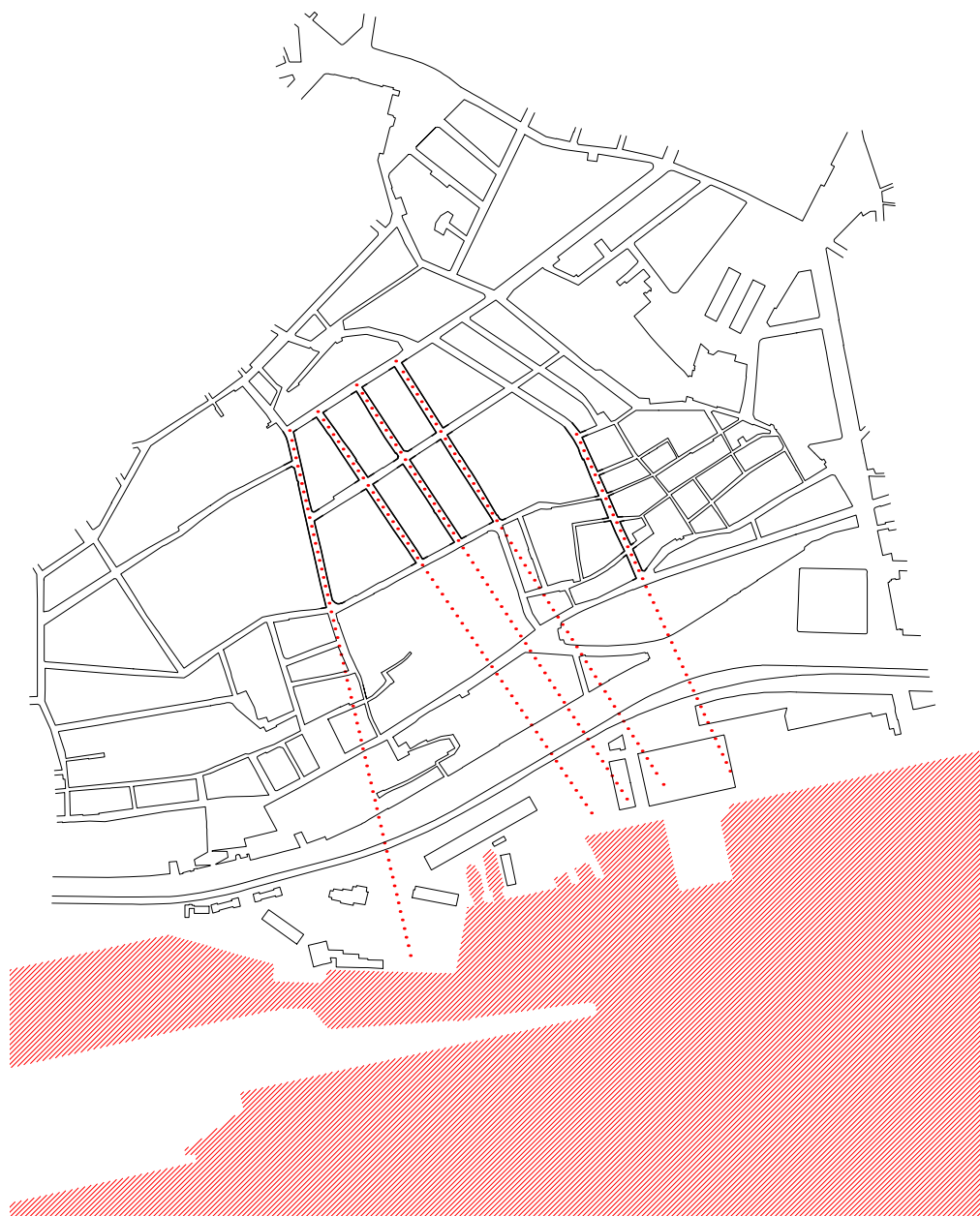
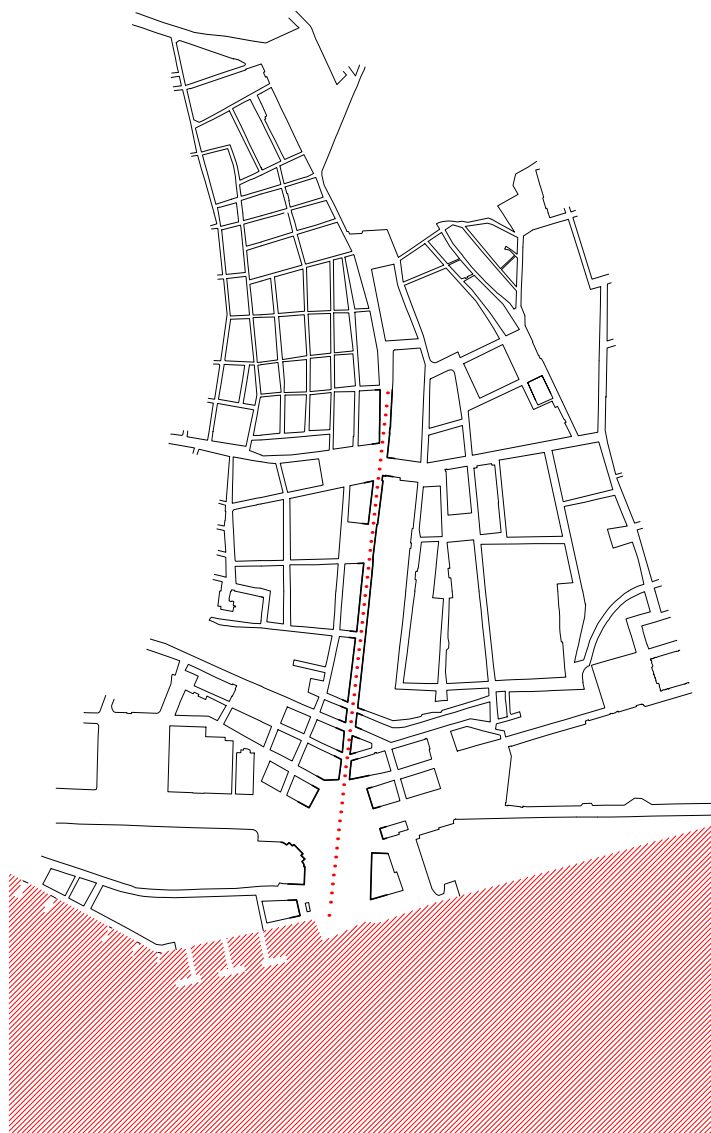


fig. 08.26 • O traçado da rua e o alinhamento. O Tejo como foco do traçado da rua.
Alinhamento das ruas do bairro da Lapa e a Rua das Trinas em relação ao Tejo. (1:10.000).



467

fig. 08.27 • O traçado da rua e o alinhamento. O Tejo como foco do traçado da rua.

a) Alinhamento da Rua do Alecrim em direcção ao Tejo. (1:10.000).

b) Fotografia da Rua do Alecrim em direcção ao Tejo. Arquivo Fotográfico Municipal, cota: PT/AMLSB/ACU/I00022.

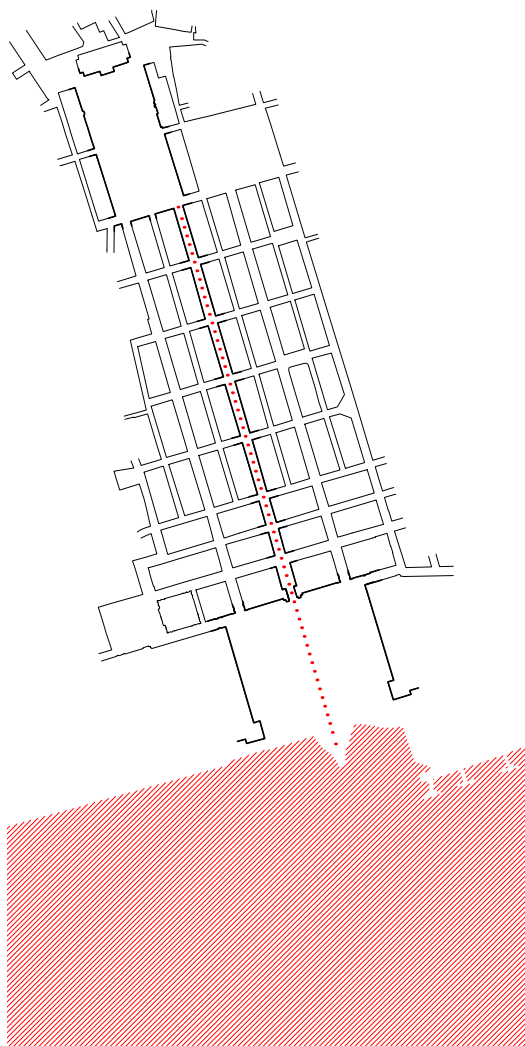


fig. 08.28 • O traçado da rua e o alinhamento. O Tejo como foco do traçado da rua.

a) O alinhamento da Rua Augusta. (1:10.000).

b) Fotografia aérea do alinhamento da Rua Augusta a partir do Tejo. Arquivo Fotográfico Municipal, cota: PT/AMLSB/POR/051946.

c) Fotografia do Cais das Colunas. Arquivo Fotográfico Municipal, cota: PT/AMLSB/ART/000843.

savam especificamente à temática da tese “*Cidade e Frente de Água. Papel articulador do espaço público*”¹³, tomam o rio como foco do seu traçado, independentemente de através das mesmas ser possível ou não alcançar o plano água.

Ruas que se dispõem **sensivelmente perpendiculares** à margem do Tejo, algumas vezes **coincidindo com linhas notáveis da topografia**, mantêm uma relação de **proximidade com o rio** que é recorrente nas **encostas viradas ao Tejo** em que Lisboa se foi conformando. Mesmo que essa relação seja apenas visual, **o plano de água e a margem oposta constituem o foco do traçado** desses elementos lineares, particularmente quando ocupam cotas mais elevadas e uma topografia mais acentuada, o que permite ter uma visão sobranceira ao plano do Tejo.

As ruas do bairro da Lapa, como a Rua de São João da Praça, a Rua dos Remédios à Lapa, a Rua de São Félix ou a Rua de São Domingos à Lapa, que se encontram relativamente afastadas do rio, têm o rio como elemento focal da composição do seu traçado e devido à inclinação, chegando mesmo a desenvolver-se em escada, e cota mais elevada a que se encontram mantêm com o Tejo uma relação visual permanente. Também em ruas relativamente banais como a Rua Afonso Domingues / Rua Washington, que mimetizam o traçado da Calçada dos Barbadinhos localizada no extremo nascente do bairro, é a especial relação visual com o Tejo como foco do traçado que mais caracteriza a rua e lhe confere uma maior amplitude.

O traçado da actual Avenida D. Carlos I, aberto em função do edifício da Assembleia da República, primitiva Assembleia das Cortes, é orientado ao Tejo na direcção oposta. Apesar da permanente relação visual da avenida com o rio, a existência da linha de comboio, construída posteriormente sobre o aterro, e o fecho da passagem de nível, dificultam a relação mais directa que chegou a existir através do prolongamento do seu eixo, cruzando a linha e os edifícios ribeirinhos. Do mesmo modo, na Avenida da Torre de Belém, composta com a referência edificada da própria Torre, apesar da existência da linha de comboio e da Avenida da Índia de permeio.

Uma relação mais directa e permanente com o Tejo existe ao longo do traçado da Rua do Alecrim enquanto se desce em direcção ao Cais do Sodré e ao Tejo. Esse percurso é feito sem interrupções, afirmando a composição axial que toma o rio como foco da composição da rua e mesmo da Praça do Duque da Terceira .

Mesmo quando o rio não é visível, pode funcionar com elemento focal da composição do traçado da rua. O eixo simbólico da Rua Augusta até ao Cais das Colunas é ordenado pelo rio apesar do mesmo só ser visível após a passagem pelo Arco Triunfal da Rua Augusta, ou seja, o rio é o foco conceptual sem ser visível. Todos os elementos da composição espacial são dispostos numa sucessão cenográfica monumental em função da chegada a Lisboa pelo Tejo: a porta conformada pelo Cais das Colunas; a Praça do Comércio

¹³ OCHOA DE CASTRO, Ana Rita, *Cidade e Frente de Água. Papel articulador do espaço público*, Tese de Doutoramento defendida na Universitat de Barcelona, Barcelona, 2012.



fig. 08.29 • O traçado da rua e o alinhamento. A Rua de São Ciro e a Basílica da Estrela.

- a) Fotografia em direcção à Basílica da Estrela
- b) Fotografia de costas para a Basílica da Estrela.

com a estátua equestre de D. José, que recebe quem chega; o Arco Triunfal, que constitui uma porta monumental para a rua e a cidade; e a composição axial racionalista da Rua Augusta até ao Rossio. Existindo diversas interpretações mais ou menos simbólicas, o importante papel do Tejo na composição do traçado perpendicular à margem é evidente e inegável.

A diversidade formal das resoluções e as distintas relações espaciais que existem entre o traçado da rua e o rio não anulam, antes sublinham, o papel essencial do Tejo enquanto elemento focal orientador do traçado da rua em Lisboa.

08.2.5. Síntese sobre os Focos do Traçado

Independentemente da ordem com que é realizado o **sistema compositivo foco-traçado**, a cenografia do espaço da rua e o elemento focal que o compõem são mutuamente potenciados. Na composição do traçado de uma rua, quando existe um foco este torna-se indispensável à sua leitura, independentemente de ser ou não gerador do traçado.¹⁴ Em Lisboa, nos casos que abordámos reconhece-se a **monumentalização recíproca da rua e do foco**, o reforço da posição hierárquica superior da rua no seu contexto urbano e o importante papel que este sistema de composição desempenha na **criação de memória e identidade** espacial na cidade. Mesmo uma rua banal, como a Rua de São Ciro, é particularizada de forma excepcional quando a percorremos no sentido sul-norte pela presença da cúpula da Basílica da Estrela no enfiamento visual do seu traçado.

O alinhamento do traçado em relação a um foco é por vezes interpretado e criticado como uma cenografia urbana excessiva ou um “*formalismo barroco*”. No entanto, a persistência do mesmo sistema de composição em contextos culturais e sociais muito distintos, independentemente da natureza dos regimes, a grande diversidade das soluções espaciais, mais ou menos formalistas e geometrizadas ou em traçados sedimentares e irregulares, e mesmo a sua importância para a construção da identidade dos lugares, apontam para a intemporalidade de um **sistema de composição com basilar importância na edificação das ruas de Lisboa**, transversal no espaço e permanente no tempo longo da cidade.

08.3. O traçado da rua e a ordem. A criação de uma hierarquia espacial a partir do traçado da rua

Os focos do alinhamento do traçado da rua contribuem para a sua legibilidade, tanto a partir da identificação do lugar como da introdução de uma componente que reforça a importância da rua com a monumentalização recíproca entre alinhamento espacial e foco. No entanto, as características morfológicas do próprio traçado da rua também contribuem de modo inquestionável para a legibilidade da cidade.

¹⁴ “A l’occasion de mon projet de la Place Stalingrad par exemple, j’ai étudié l’histoire du canal de l’Ourcq : au moment où il entre dans Paris, le canal s’infléchit et vise la Rotonde de Ledoux - qui rappelons-le, lui est antérieure. On oublie qu’au moment de la construction du canal, Paris n’était pas limité à cet endroit et que c’est, à l’inverse, cet infléchissement qui a décidé du tracé de l’enceinte de Thiers. Cette inversion chronologique induit aujourd’hui une lecture à la fois totalement fautive et parfaitement réelle : historiquement fautive et urbainement vraie. Je pense qu’il en est souvent ainsi dans la Ville, dans le sens où les éléments qui nous semblent indispensables à sa compréhension ne sont pas pour autant ses éléments générateurs.” in HUET, Bernard, “Une Génétique Urbaine” in *Urbanisme* n.º 303, 1998, pp. 56-59.

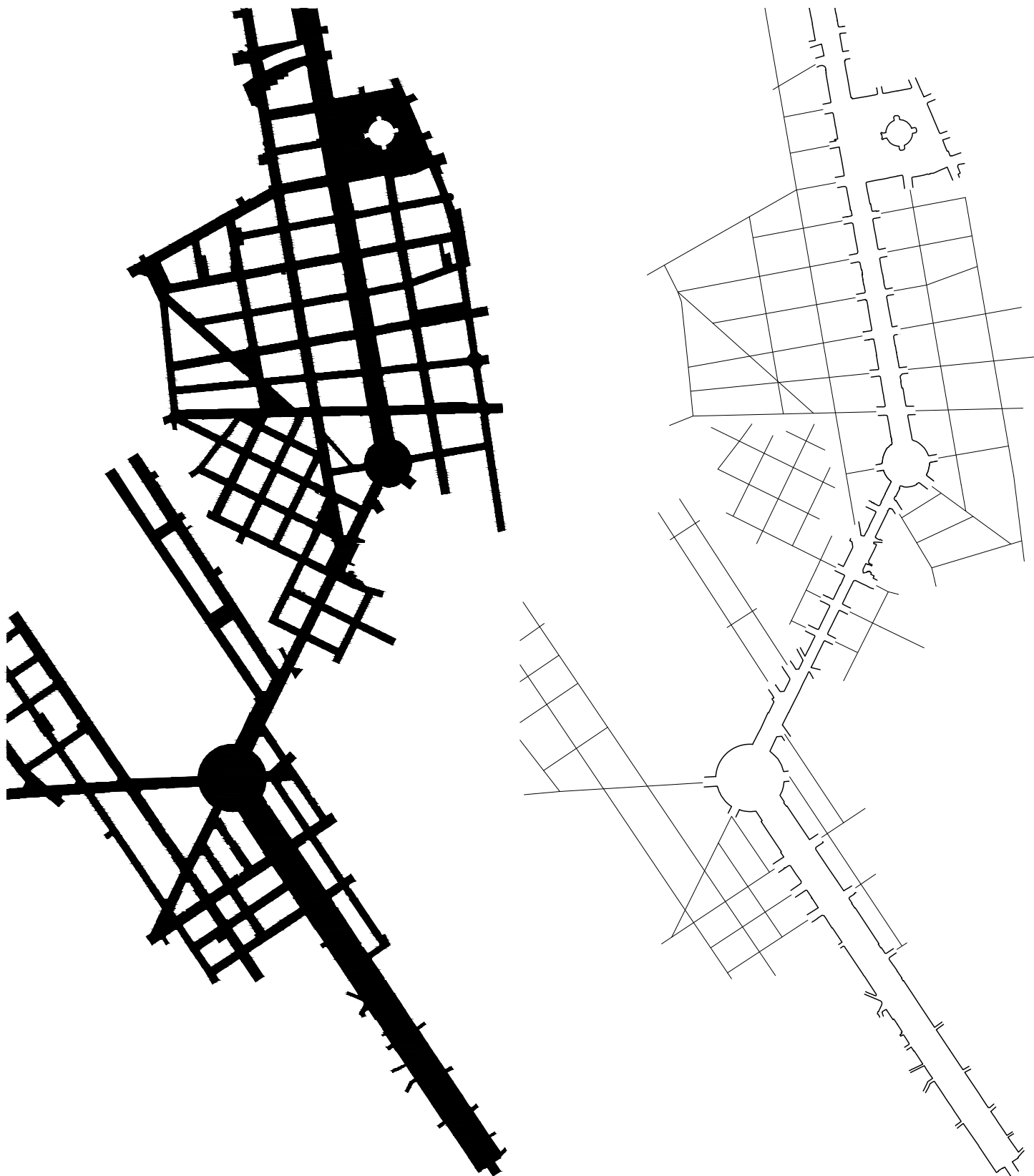


fig. 08.30 • O traçado da rua e a ordem. Ordem e traçado de ruas preconcebidas. Avenidas

a) Traçado urbano. (1:15.000).

b) Hieraquia das ruas que compõem o traçado urbano. (1:15.000).

Uma das qualidades formais do traçado da rua relativamente à legibilidade da cidade é a sua capacidade de **criação de uma ordem inteligível a partir do seu desenho relativamente ao contexto**. A criação desta ordem legível a partir do traçado da rua pode ser interpretada a partir da dimensão, portanto do comprimento e da largura, e da continuidade dos próprios elementos, mas sempre relativamente ao contexto em que se inserem. Neste sentido, é sempre necessária a contextualização do traçado da rua em questão para se poder inferir a propósito das relações de ordem hierárquica e de legibilidade presentes.

Em Lisboa, como constatamos, essa **ordem**, está presente não só nos casos de traçados de ruas concebidos *a priori* em desenho e edificados num dado momento, portanto em **traçados de ruas preconcebidos**, mas também está presente nos traçados de ruas que se conformaram no tempo longo da evolução da cidade, portanto nos **traçados de ruas sedimentares**. E, como veremos, apesar da aparente contradição formal entre estes processos de formação do traçado da rua, a ordem urbana é feita muitas vezes a partir da coordenação de elementos com diferentes origens de formação.

473

08.3.1. Ordem e traçado de ruas preconcebidas

Quando observamos o traçado urbano de Lisboa, verificamos existirem elementos lineares que pela sua forma - recta - e maior dimensão - comprimento e largura - se destacam no todo. Em regra estes elementos fazem parte de conjuntos concebidos em simultâneo com outros elementos que com eles partilham características formais e desse modo constituem traçados urbanos regulares geometricamente regrados. Tomemos então como exemplo alguns casos de traçados urbanos geométricos preconcebidos, compostos essencialmente a partir do traçado de ruas, regrados e desenhados desde a sua origem na cidade de Lisboa.

A clara **hierarquia** das ruas da Baixa Pombalina deve-se, entre outros factores, ao **comprimento** e à **largura relativa das ruas**. As quatro ruas cumulativamente mais largas e de maior comprimento correspondem às principais ruas do plano Pombalino de meados de setecentos, ou seja, existe uma relação directa entre a dimensão e a importância relativa que se pretendeu que cada uma tivesse. Assim, no sentido norte-sul a Rua Augusta, a Rua Áurea e a Rua da Prata e no sentido nascente-poente a Rua do Comércio, apresentam as larguras mais amplas do conjunto e os maiores comprimentos em relação às ruas que correm no mesmo sentido. Do mesmo modo, o eixo principal de crescimento da Lisboa oitocentista e de início de novecentos, que corresponde à Avenida da Liberdade, Avenida Fontes Pereira de Melo e Avenida da República, tem sempre largura e comprimento superior às restantes ruas, paralelas e perpendiculares, que definem o traçado urbano mais comum do “*plano das avenidas*”.

O mesmo princípio de relacionar directamente a **importância hierárquica** da rua, tanto na rede viária como nos espaços que compõem o traçado urbano, com a sua **dimensão** - comprimento e largura - está presente no plano que deu origem ao Bairro de Alvalade, em meados do século XX, e também no plano da Expo'98, actual Parque das Nações. Em qualquer dos casos, as ruas principais e estruturantes têm

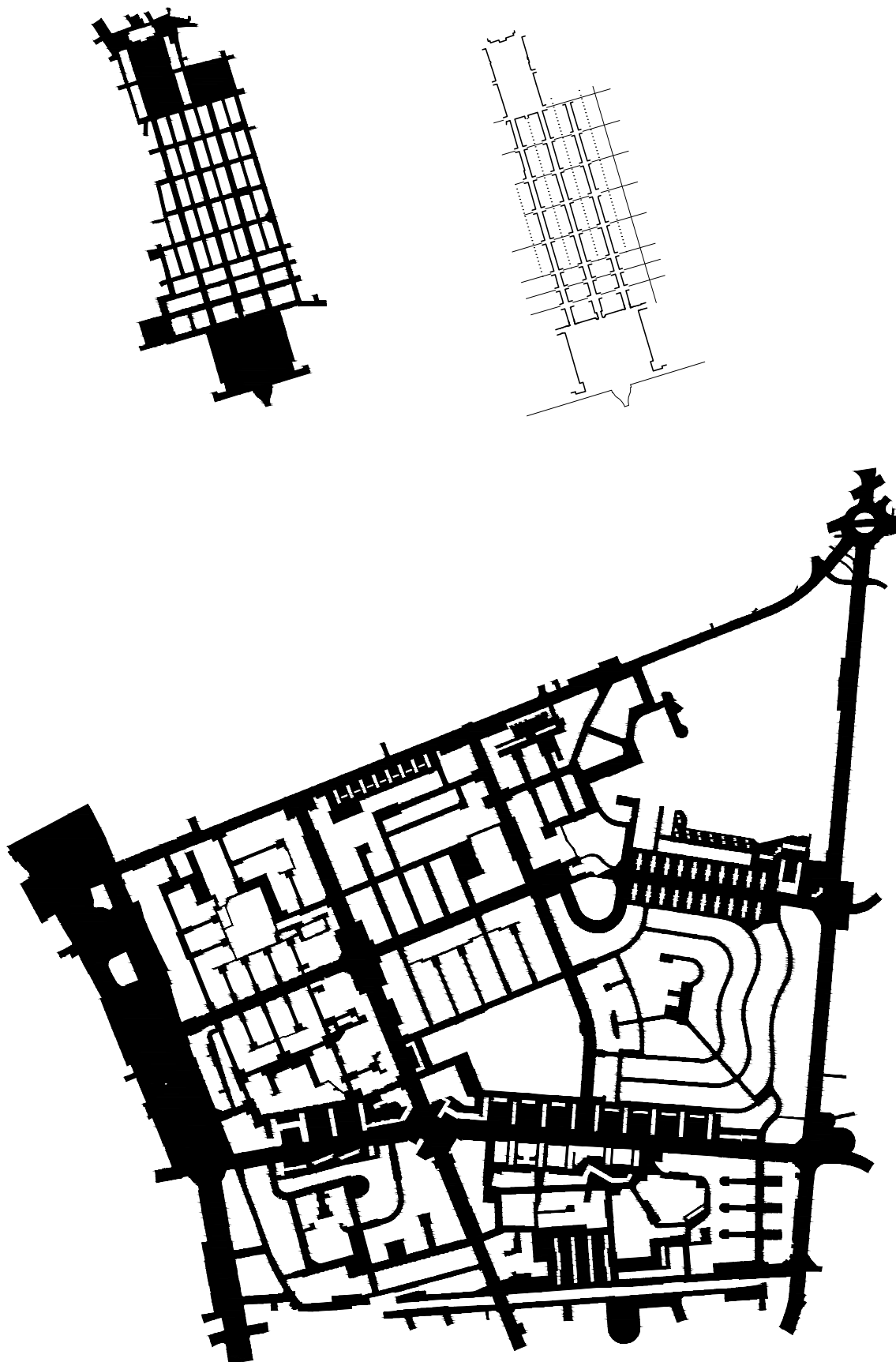


fig. 08.31 • O traçado da rua e a ordem. Ordem e traçado de ruas preconcebidas. Baixa Pombalina.

a) Traçado urbano. (1:15.000).

b) Hieraquia das ruas que compõem o traçado urbano. (1:15.000).

fig. 08.32 • O traçado da rua e a ordem. Ordem e traçado de ruas preconcebidas. Alvalade.

a) Traçado urbano. (1:15.000).

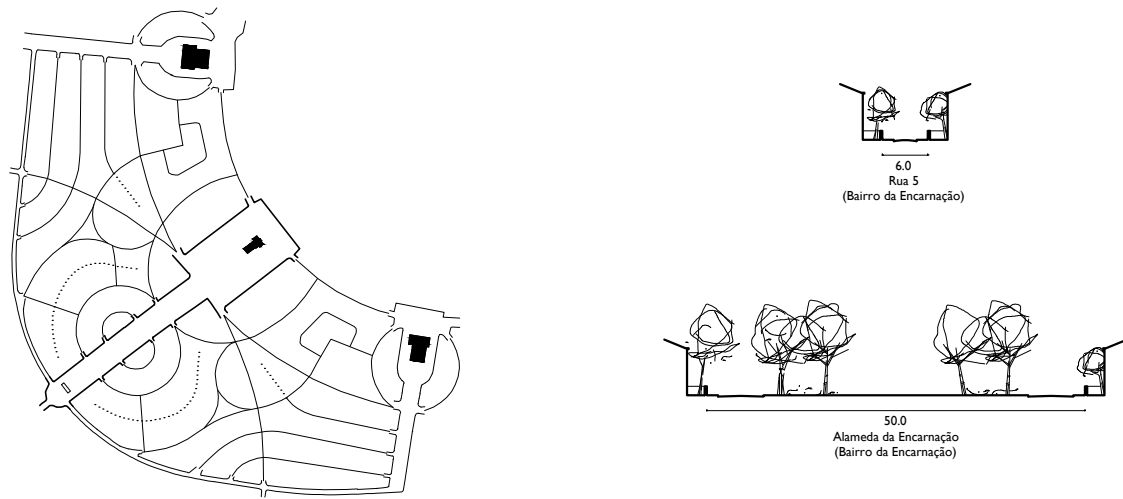


fig. 08.33 • O traçado da rua e a ordem. Ordem e traçado de ruas preconcebidas. Bairro da Encarnação.

a) Hieraquia das ruas que compõem o traçado urbano. (1:15.000).

b) Secções transversais-tipo de rua secundária (Rua 5) e rua principal (Alameda da Encarnação). (1:1.000).

fig. 08.34 • O traçado da rua e a ordem. Ordem e traçado de ruas preconcebidas. Alvalade.

a) Hieraquia das ruas que compõem o traçado urbano. (1:15.000).

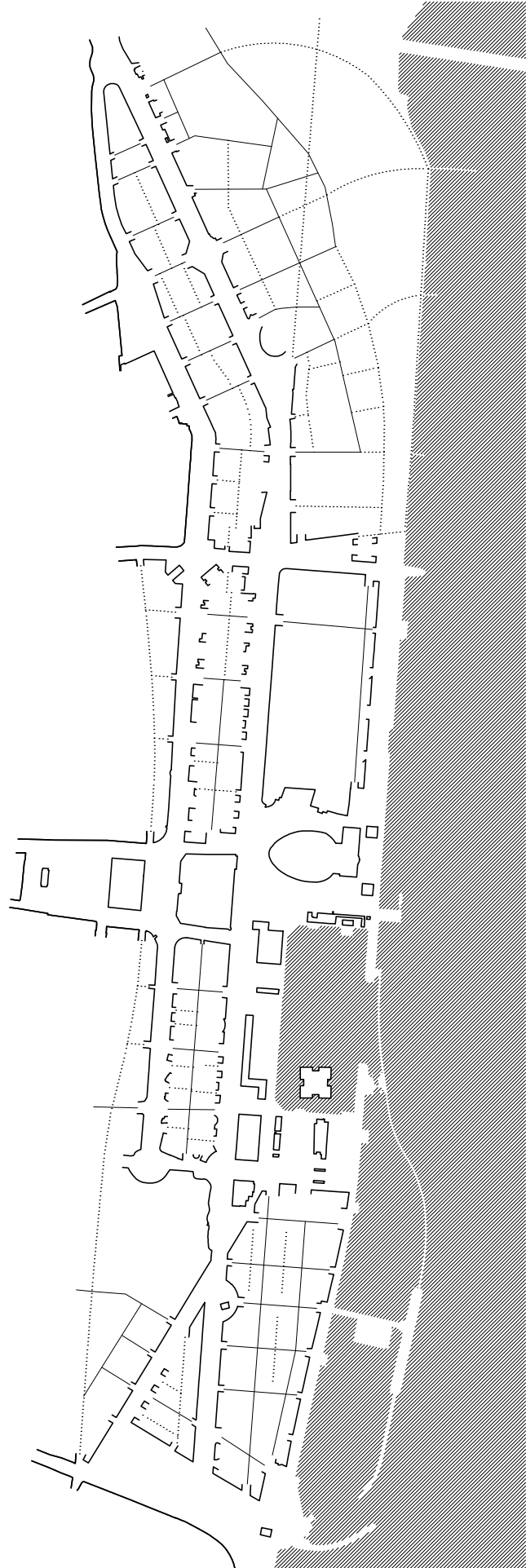
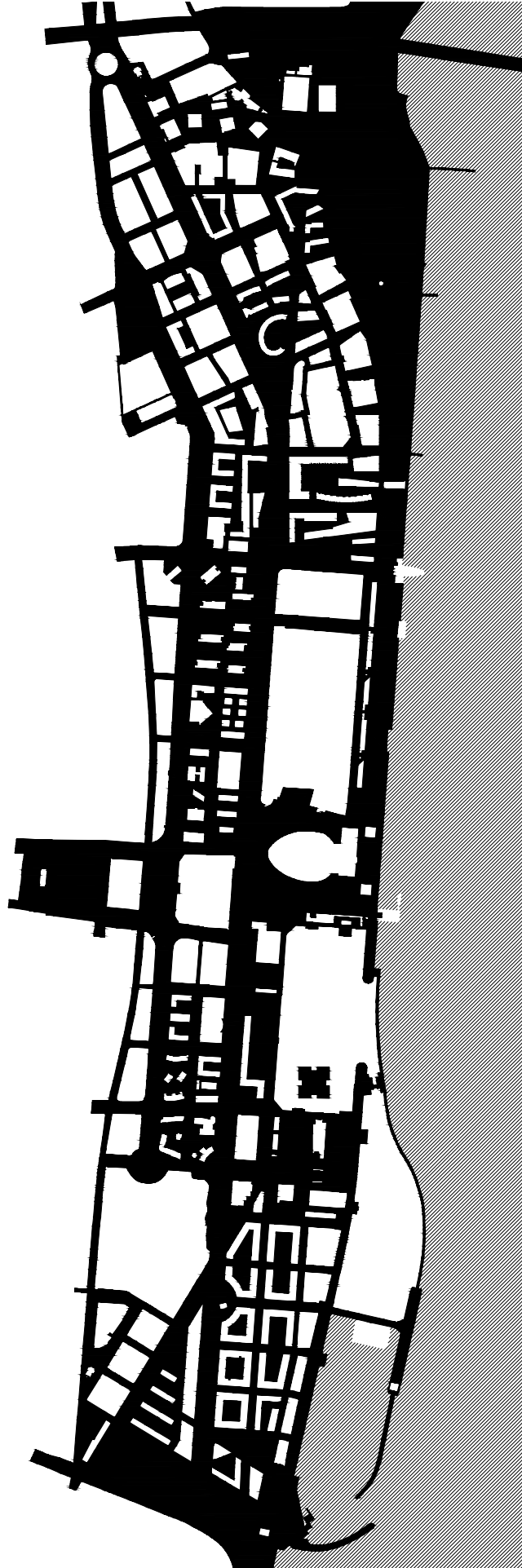


fig. 08.35 • O traçado da rua e a ordem. Ordem e traçado de ruas preconcebidas. Expo'98 / Parque das Nações.

a) Traçado urbano. (1:15.000).

b) Hieraquia das ruas que compõem o traçado urbano. (1:15.000).

traçados mais largos e compridos do que as que compõem o restante traçado urbano de cada uma das operações.

Também no caso de traçados radioconcêntricos, onde as principais ruas correspondem invariavelmente aos eixos convergentes no centro, a hierarquia entre essas ruas radiais é estabelecida em grande parte pela largura do seu traçado. Quando observamos os traçados do bairro do Restelo ou do bairro da Madre Deus identificamos facilmente as principais ruas através da sua maior dimensão relativa no contexto. E o mesmo acontece em traçados urbanos geométricos de composição formalista mais complexa como o caso do bairro da Encarnação em que o elemento linear principal, a Alameda da Encarnação, tem uma largura cerca de sete vezes superior às restantes ruas.

Em síntese, **nos conjuntos urbanos preconcebidos a ordem** hierárquica do **traçado urbano**, e consequentemente do espaço público e da própria cidade, é em grande parte **conferida pela dimensão** - comprimento e largura - da rua em relação às restantes, ou seja, pela **maior continuidade e largura das principais ruas** relativamente às demais.

477

Apesar de, nos casos mais formalistas, os traçados das **ruas de maior importância** se localizarem nos **eixos da própria composição do traçado urbano**, esta situação não constitui uma regra e são mais comuns os casos em que a rua ou as ruas de maior importância se localizam em **posições excêntricas** ou mesmo em **posição de charneira ou articulação de traçados**. Em Lisboa, a eleição da posição relativa das ruas estruturantes no traçado urbano encontra-se mais relacionada com **linhas significantes e acidentadas da topografia** - vales, cumeeiras, menores declives e linhas marginais, paralelas ou perpendiculares à margem do Tejo - ou **alinhas por preexistências monumentais**. Assim, o reforço das características preexistentes do lugar conseguido pela sobreposição coincidente com elementos morfológicos importantes permite a preservação e prolongamento da sua memória.

08.3.2. Ordem e traçado de ruas sedimentares

O processo de sedimentação orgânica dos tecidos urbanos conforma traçados de ruas únicos e irrepetíveis, cada rua tem um traçado particular conformado por múltiplas acções e acontecimentos no tempo longo de criação da cidade. Assim, apesar de cada traçado de rua corresponder a uma evolução morfológica singular, é possível não só deduzir uma ordem existente em áreas da cidade aparentemente menos evidentes, como por exemplo Alfama, como também concluir que a ordem existente é até bastante clara e baseada em códigos de composição de fácil apreensão. Conforme referimos, também nas **ruas que se conformaram ao longo do tempo**, através de processos **sedimentares**, existe uma **ordem identificável a partir do traçado**, a partir das dimensões - comprimento e largura - relativas dos traçados de ruas e da predominância de uma direcção sobre as suas concorrentes que compõem um mesmo contexto.

Tomemos como exemplo o traçado e o tecido urbano da parte de Alfama polarizada pela Igreja de São Miguel e compreendida entre a Rua da Adiça, exterior à Cerca Velha, e a Rua da Regueira, que corre ao

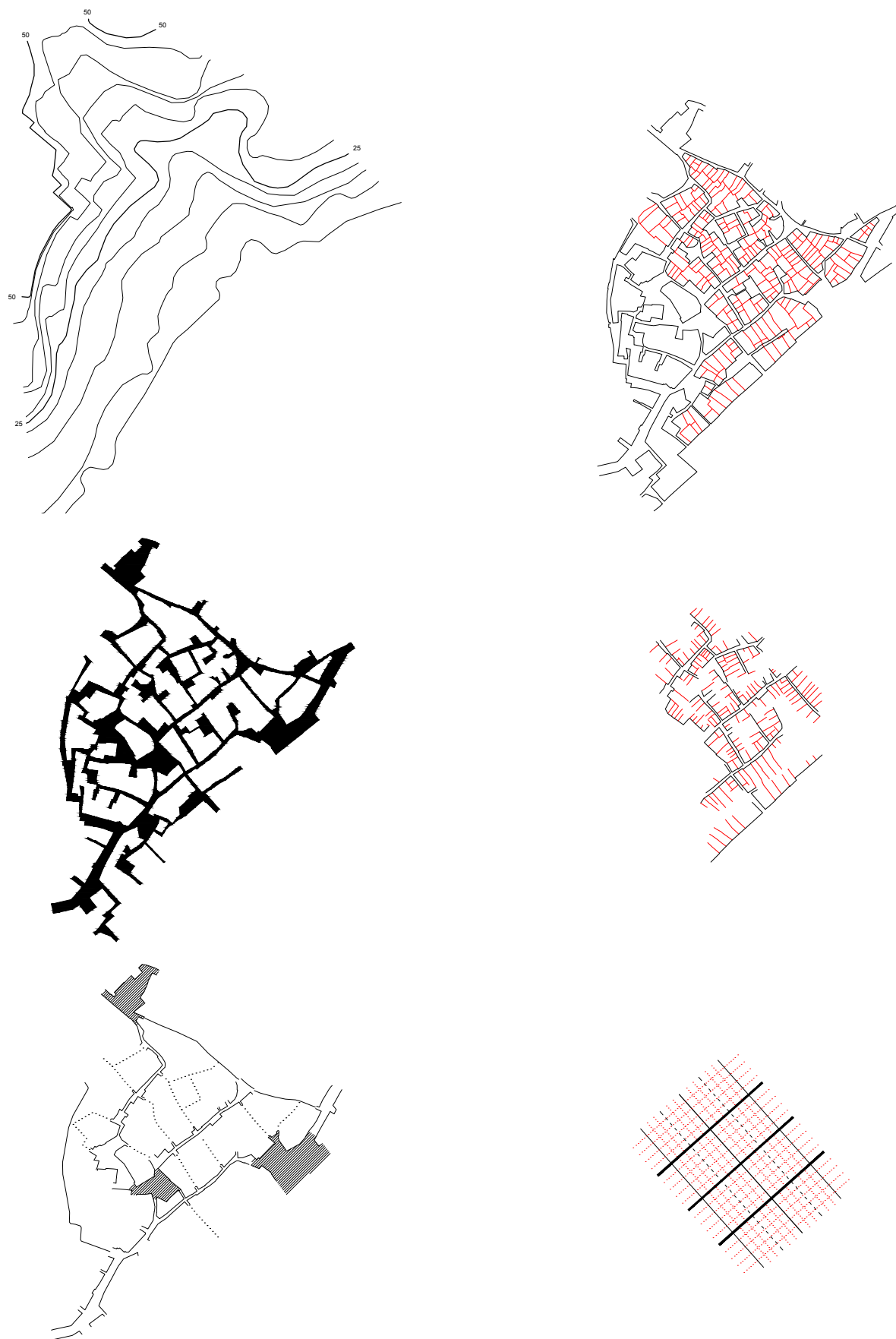


fig. 08.36 • O traçado da rua e a ordem. Ordem e traçado de ruas sedimentares. Decomposição do tecido urbano de Alfama. (1:5.000).

a) Topografia; b) Parcelário;

c) Traçado urbano; d) Parcelário e traçado inscrito numa possível matriz ortogonal de composição;

e) Hierarquia das ruas e espaços que compõem o traçado urbano; f) Reconstituição da matriz de composição ortogonal.

longo da linha de água do vale onde se desenvolveu o bairro. Neste caso estamos perante um tecido sedimentado do qual existem registos e se encontram vestígios de ocupação humana anteriores à existência da própria cidade. Ainda assim, mesmo a partir da aparente irregularidade e sinuosidade do traçado urbano podemos inferir as regras que permitem o reconhecimento de uma hierarquia urbana no próprio traçado das ruas.

A sinuosidade do traçado das ruas corresponde à acomodação recíproca das vontades individuais e necessidades colectivas ao longo do tempo. Estas nem sempre são concorrentes nos seus objectivos e meios, portanto geram tensões urbanas que imprimem traços, nem sempre coincidentes, no plano da cidade, expressos não só no traçado das ruas como também no traçado do parcelário.

A **relação do traçado com a topografia** é relativamente evidente, encontramos um elemento linear importante, a Rua da Regueira, que corre na linha de vale e outro elemento importante na articulação de cotas, a Rua da Adiça, que acompanha uma descontinuidade da topografia aproveitada para a edificação da Cerca Velha, a muralha tardo-Romana de *Olisipo*. Os restantes elementos lineares do traçado urbano estão dispostos segundo um princípio de composição essencial relativamente recorrente na cidade de Lisboa:¹⁵ **ruas principais sensivelmente paralelas às curvas de nível e ruas de hierarquia inferior perpendiculares à pendente** da topografia, ou seja, uma malha ortogonal hierarquizada em que a direcção predominante se dispõe paralela à margem do Tejo. Esta ordem com base numa malha conceptual ortogonal do traçado é particularmente legível a nascente da Igreja de São Miguel e a poente da Rua da Regueira e esta interpretação do traçado das ruas é ainda mais óbvia quando observamos o parcelário deste tecido urbano.

Independentemente da confirmação ou não da reconstituição parcial da estrutura da cidade Romana de *Olisipo* avançada por Pedro Vasco Martins, particularmente a implantação do Anfiteatro¹⁶ e das *Horrea* em parte deste actual tecido de Alfama, cuja dedução se baseia no cruzamento da informação morfológica actual com as tipologias edificadas romanas, podemos, a partir das direcções predominantes do actual traçado, inferir uma matriz ortogonal utilizando a mesma metodologia que foi utilizada por Pierre Pinon na defesa e ilustração da “*Lei da Persistência do Plano*” enunciada inicialmente por Lavedan.¹⁷

O diagrama da permanência e persistência de traços permite reconstituir uma matriz conceptual do traçado das ruas que concorre na confirmação da hipótese da existência de ordem nas ruas de traçado sedimentar, tanto quanto nas ruas de traçado preconcebido. E essa ordem não depende apenas de acomodações arbitrárias ao lugar e condições preexistentes e da ligação entre pontos importantes para o estabelecimento de percursos principais, mas também de uma conceptualização do espaço e da forma de

¹⁵ Veja-se por exemplo o traçado urbano dos bairros de Vila Nova da Oliveira, da Madragoa ou da Lapa, datados do século XVI os dois primeiros e do XVIII o terceiro.

¹⁶ MARTINS, Pedro Vasco, *A persistência das formas urbanas. Leitura das pré-existências romanas na morfologia da cidade portuguesa*, Dissertação de Mestrado em Arquitectura com Especialização em Urbanismo, Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa, Lisboa, 2013.

¹⁷ PINON, Pierre, “Défense et illustration de la “Loi de persistance du plan”. Le problème de la survivance du tracé des rues dans les villes françaises d'origine antique” in BALLEST, Pascale, DIEUDONNÉ-GLAD, Nadine, SALIOU, Catherine (dir.), *La Rue dans l'Antiquité. Définition, aménagement, devenir*, Presses Universitaires de Rennes, 2008, pp. 129-139.



fig. 08.37 • O traçado da rua e a ordem. Ordem e traçado de ruas sedimentares e preconcebidas.

- a)** Traçados preconcebidos adicionados aos percursos matriz na segunda metade do século XVIII. (1:20.000).
- b)** Traçados dos arruamentos de Vila Nova de Andrade e do Bairro Alto adicionados ao eixo da Rua do Alecrim / Rua da Misericórdia / Rua de São Pedro de Alcântara / Rua D. Pedro V. (1:20.000).

cada rua em relação às restantes, criando um traçado urbano em que os diversos elementos se articulam num **todo coerente e ordenado** apesar de não imediatamente decifrável.

08.3.3. Ordem e traçado de ruas sedimentares e preconcebidas. Uma síntese no Tempo da cidade

Lisboa, enquanto artefacto urbano constituído no tempo longo, é uma entidade mais complexa do que os modelos e processos que estão na sua origem. Este artefacto acomoda nos seus limites consolidados linhas de diversa natureza e traçados com configurações aparentemente antagónicas e inconciliáveis que, no entanto, constituem um todo diverso mas coerente e inteligível - a cidade - em grande parte devido à ordem que existe no traçado urbano e, por consequência, no traçado das ruas. Assim, encontramos ruas com traçados geométricos/preconcebidos e ruas com traçados irregulares/sedimentares articuladas entre si, se não pela acção singular do Homem num determinado momento, por uma acção colectiva composta por acções sucessivas, nem sempre concertadas mas passíveis de serem interpretadas como a **acção sedimentar do Tempo**.

481

O antagonismo que por vezes se encontra entre a defesa de traçados regulares e irregulares, ou seja, entre a valorização de uma ou outra estética formal no desenho da cidade, é refutado pela coerência e unidade do próprio objecto urbano que constitui a cidade. Na unidade heterogénea do objecto urbano, encontramos Lisboa como caso exemplar de uma síntese específica de distintas formas de composição do traçado da rua que pode ser ilustrada a partir de dois tipos de composição: **1). a adição justaposta de traçados urbanos regulares nos intervalos entre o traçado de elementos lineares sedimentares; e 2). a sobreposição ou rasgamento de um tecido urbano irregular por um elemento linear regular**. Qualquer um destes tipos é representativo da **concertação e síntese formal** que atingem os **traçados sedimentares e preconcebidos de ruas** em Lisboa **no tempo longo** da criação da cidade.

Relativamente à adição de traçados preconcebidos que utilizam como elemento estruturante o traçado sedimentar de uma rua preexistente, podemos considerar este princípio de composição um dos mais recorrentes e permanentes em Lisboa.

Por exemplo, logo após o terramoto de 1755 existiu um conjunto de operações urbanas preconcebidas de abertura de arruamentos, loteamento e por vezes edificação, que procuraram responder às prementes necessidades de habitação enquanto a parte central de Lisboa ainda se encontrava no processo de reedificação. Os traçados regulares que foram arruados na altura utilizaram quase sempre como elementos estruturantes os percursos matriz preexistentes que articulavam o centro de Lisboa com os seus arredores. Ou seja, os traçados singulares irregulares, reperfilados ou não na altura, conformaram-se como elementos estruturantes não só das ligações à distância como dos tecidos urbanos preconcebidos e produzidos *ex-novo* e que se dispuseram marginalmente aqueles elementos lineares preexistentes. Este sistema de composição não constituiu mais do que a recorrência a um sistema utilizado ancestralmente, veja-se por exemplo a edificação de Vila Nova de Andrade e do Bairro Alto e a relação que ainda mantém com o eixo

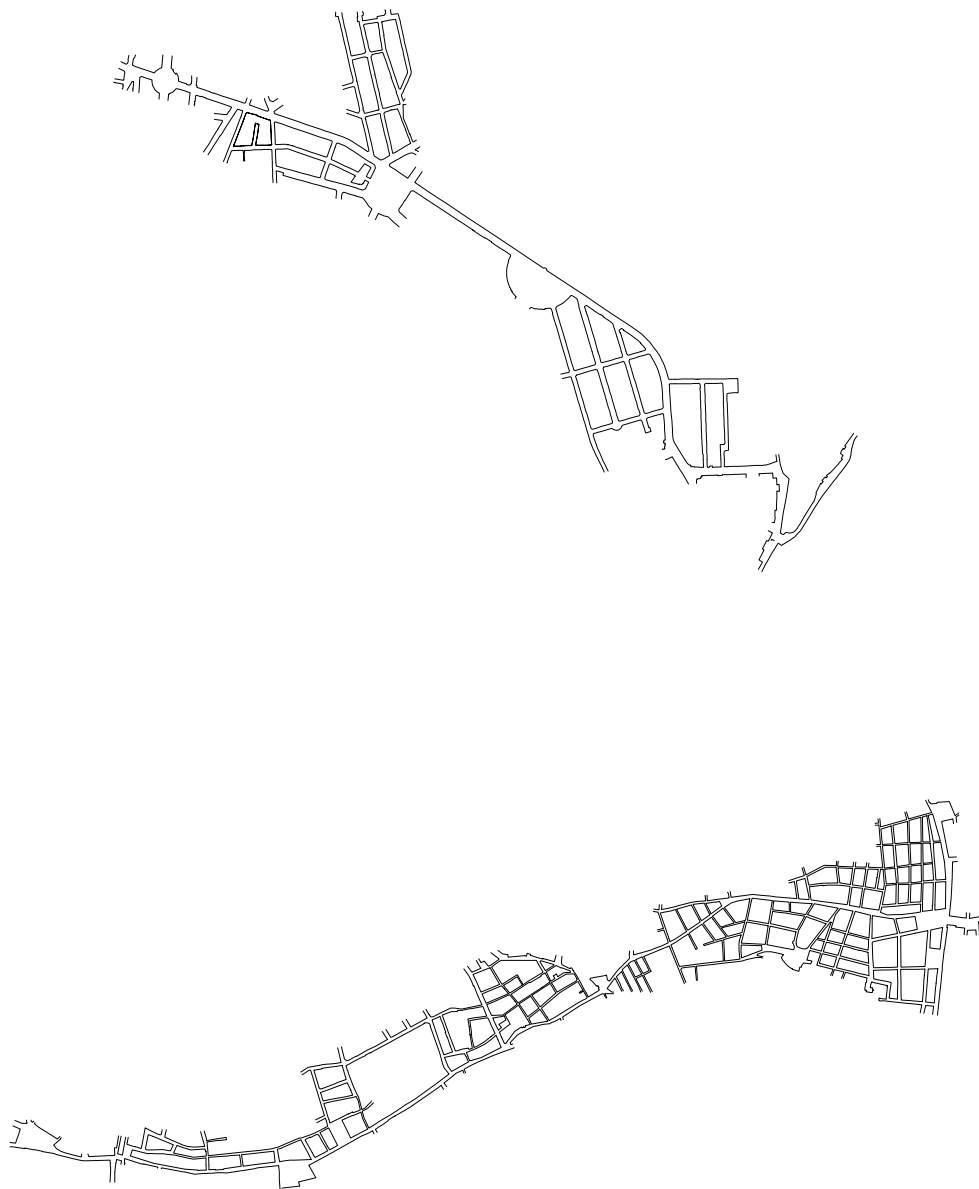


fig. 08.38 • O traçado da rua e a ordem. Ordem e traçado de ruas sedimentares e preconcebidas.

a) Traçados preconcebidos adicionados ao traçado da Rua Morais Soares / Avenida Afonso III. (1:20.000).

b) Traçados preconcebidos adicionados ao eixo da Calçada do Combro / Rua do Poço dos Negros / Rua da Esperança / Rua das Janelas Verdes (1:20.000).

composto pelas ruas do Alecrim / Misericórdia / São Pedro de Alcântara / D. Pedro V, ou o caso dos bairros que se estruturam a partir do eixo da primitiva Estrada de Circunvalação cujo troço oriental sedimentou ao longo do tempo nas actuais Rua Morais Soares e Avenida Afonso III.

Um caso particular em Lisboa deste **sistema de composição ordenada** que recorre a um **elemento linear sedimentar** e a **traçados preconcebidos de conjunto que se justapõem** ao primeiro é o caso das “ruas direitas” e o seu papel estruturador e ordenador dos traçados limítrofes.¹⁸ Este caso pode ser ilustrado com parte do eixo ocidental de ligação e expansão da cidade que é composto pelas actuais Calçada do Combro / Rua do Poço dos Negros / Rua da Esperança / Rua das Janelas Verdes e os traçados que se estruturam a partir do mesmo.

A **relação de ordem hierárquica** que se estabelece, ainda hoje, entre um **elemento principal sedimentar de traçado irregular** e **elementos preconcebidos de traçado geométrico** que lhe são **hierarquicamente inferiores**, provém tanto do papel estruturante nas ligações como da excepcionalidade do traçado irregular e de maior largura do preexistente elemento linear nesse contexto.

483

Neste sentido, é uma **relação de ordem hierárquica** semelhante à que se estabelece quando é feita a **abertura de uma rua preconcebida de traçado recto sobre tecidos urbanos sedimentares**, como por exemplo a relação que existe entre a Avenida D. Carlos I e o tecido envolvente preexistente de Santos-o-Novo e do Poço dos Negros/Boavista ou entre o sistema de espaços lineares composto por Avenida Pedro Álvares Cabral / Rua de São Jorge / Rua da Estrela e os núcleos preexistentes de Santa Isabel e envolventes ao Largo do Rato. Neste caso, o elemento linear principal de excepção é a rua ou o sistema de arruamentos rectos preconcebido que se sobrepõe ao tecido urbano sedimentado. Ou seja, **o elemento ordenador é sempre o elemento excepcional do conjunto**, aquele cuja regra de composição formal do traçado mais difere dos restantes elementos.

08.4. Síntese: a adequação no acto de traçar a rua

Um dos mais prolongados debates entre os autores que se debruçaram sobre a forma da cidade oriundos dos mais diversos campos do conhecimento centrou-se na forma do traçado da cidade, posicionando-se estes¹⁹ entre a defesa de modelos geométricos e racionalistas, criações regulares mais ou menos totalitárias, e a apologia do pitoresco que existe nos espaços irregulares conformados no tempo longo da cidade.

No entanto, como demonstrámos a partir das relações entre o traçado da rua e o seu contexto, os seus focos e a criação de ordem, parece-nos que a oposição entre a regularidade geométrica dos traçados pre-

¹⁸Veja-se a propósito deste tema o **Capítulo 02 - O tempo e a forma das ruas em Lisboa** e também AMADO, Ana, *A Rua Direita nas cidades Portuguesas – Leitura tipo-morfológica do elemento urbano na actualidade*, Dissertação de Mestrado em Desenho Urbano e Projecto de Espaço Público, Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa, 2012.

¹⁹Veja-se a propósito dos diferentes autores que se posicionaram no debate sobre a regularidade vs. a irregularidade dos traçados da cidade o capítulo “IV. A Questão do Traçado” in DIAS COELHO, Carlos, *A Complexidade dos Traçados*, Dissertação de Doutoramento em Planeamento Urbano defendida na Faculdade de Arquitectura da UTL, Lisboa, 2002, pp. 229-329.

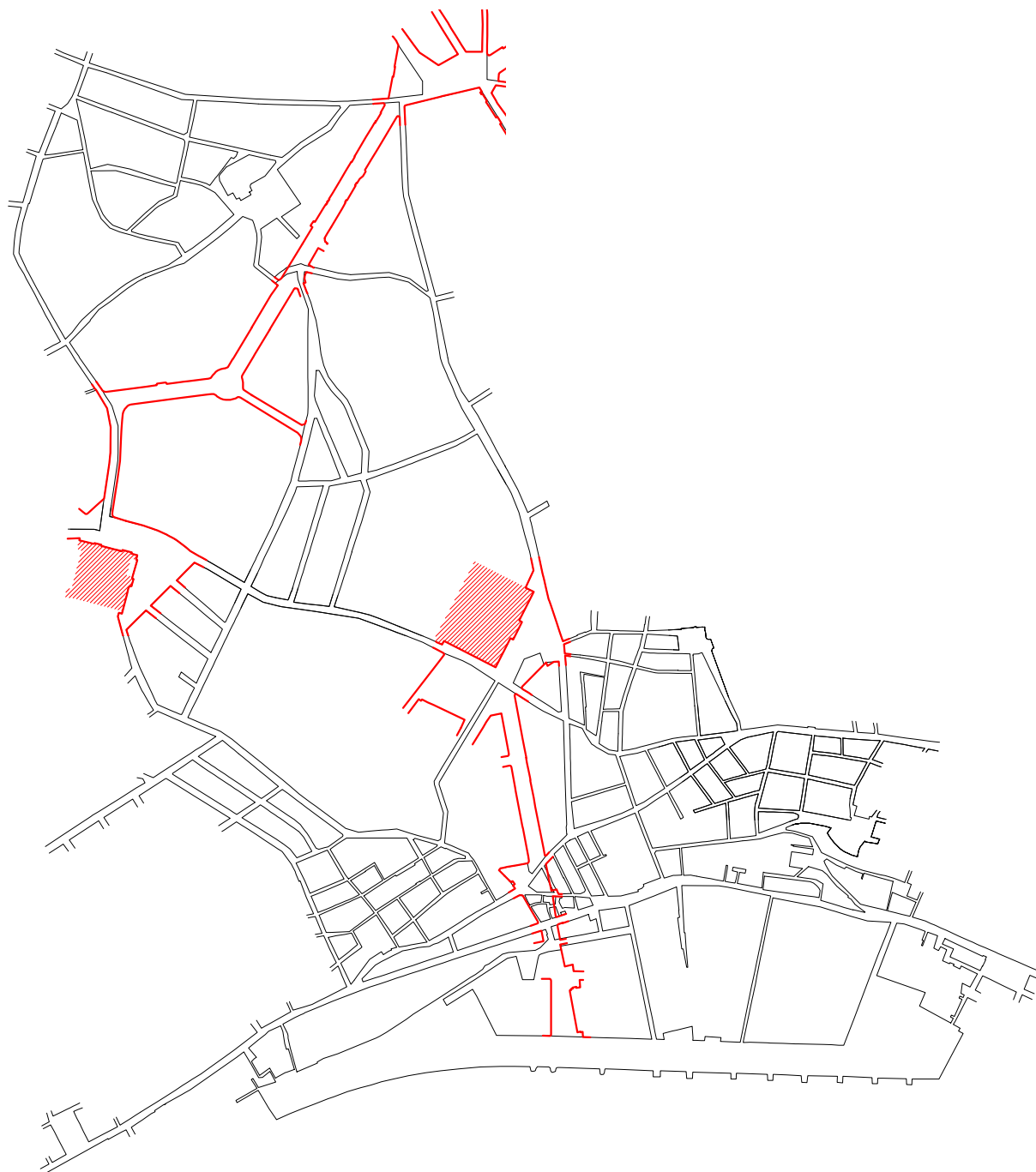


fig. 08.39 • O traçado da rua e a ordem. Ordem e traçado de ruas sedimentares e preconcebidas.

a) Traçados preconcebidos da Avenida Pedro Álvares Cabral / Rua de São Jorge / Rua da Estrela de sobreposição ou rasgamento em relação aos traçados sedimentares preexistentes. (1:10.000).

b) Traçado preconcebido da Avenida D. Carlos I de sobreposição ou rasgamento em relação aos traçados sedimentares preexistentes. (1:10.000).

concebidos e a irregularidade dos traçados sedimentares para estabelecer um quadro de interpretação do traçado das ruas de Lisboa seria não só limitado como equívoco. Quanto ao traçado da rua, mais do que uma oposição, os binómios *regular vs. irregular* ou *preconcebido vs. sedimentar* sintetizam tipos de composição e conformação do traçado que são complementares e, como temos demonstrado a partir do caso concreto de Lisboa, articuláveis de forma coerente num mesmo contexto uno. Como exemplificámos ao longo do capítulo podem mesmo constituir conformações alternativas que seguem os mesmos princípios de adequação a um sítio, de alinhamento a focos ou de criação de ordem, e consequentemente de criação de legibilidade.

Um princípio essencial para a **criação da legibilidade do traçado** urbano e por consequência da cidade parece ser o **reforço mútuo do papel hierárquico de cada elemento no seu contexto** específico. Isto é, a uma característica notável do terreno corresponderá um elemento morfológico de maior importância cujo papel principal pode ser sublinhado por elementos focais que pontuam e orientam esse traçado de maior importância.

485

Na verdade, quando se abordam princípios de composição que se traduzem nas **adequações recíprocas** que se encontram **entre o traçado e o seu contexto**, os focos que orientam o seu alinhamento ou a sua maior continuidade e largura directamente relacionada com a importância, conclui-se que tanto traçados regulares como irregulares, com origem preconcebida ou sedimentar, podem conformar esses tipos de adequação recíproca característicos do traçado da rua em Lisboa. Isto é, o traçado da rua reflecte bem a sua diversidade, mas não nos parece que a diversidade do traçado da rua seja resultado de uma recusa contínua pela aplicação de modelos conceptuais puros ou simplesmente de uma variação das tendências e influências culturais em cada período de evolução e edificação da cidade. Acreditamos sim que **a diversidade do traçado da rua é o resultado da evolução do próprio objecto urbano no tempo** e de uma necessária **adequação recíproca entre a ideia conceptual abstracta e o contexto concreto do sítio** com o propósito de criar ruas que são lugares que preservam uma memória que se refaz a si mesma. Assim, apesar de seguirem os mesmos princípios e poderem existir semelhanças na sua composição, **se os sítios preexistentes não se repetem, os lugares criados a partir da adequação recíproca também são irrepetíveis**.

Capítulo 09. Secção Transversal

Quanto à diversidade da secção transversal da rua.

O equilíbrio dos lados da secção

A proporção da secção

Os níveis / planos da secção

“Streets are defined in two ways: vertically, which has to do with height of buildings or walls or trees along a street; and horizontally, which has most to do with the length of and spacing between whatever is doing the defining.”¹

Allan Jacobs, *Great Streets*

¹ JACOBS, Allan B., *Great Streets*, The MIT Press, Cambridge (Massachusetts), London (England), 1993. p. 277.

09. Secção Transversal

Quanto à diversidade da secção transversal da rua.

O equilíbrio dos lados da secção; a proporção da secção; os níveis/planos da secção.

489

Apesar da representação bidimensional do espaço da rua mais frequente ser feita em planta, aquela que de modo mais imediato é apreendida por quem percorre a rua é a **secção transversal**. A largura e a altura da rua, bem como as características dos seus limites laterais, são essenciais, a partir da maior ou menor contenção espacial que produzem, para a definição do **canal** de espaço público que constitui a **rua**.

Por exemplo Jacobs refere que a definição da rua é feita de dois modos: vertical e horizontal,²⁰ ou seja, através da sua secção, e acrescenta que os elementos que conferem esta definição podem ser edifícios, muros, árvores ou uma combinação entre estes elementos e, sempre, o chão da rua. A importância da secção transversal da rua reconhece-se também no facto da evolução da rua quase se confundir com a evolução da maior complexidade da sua secção transversal.²¹

No caso de Lisboa, de modo geral e em regra também se edificaram, progressivamente ao longo do tempo, ruas com secção transversal de maior largura,²² particularmente para permitirem acomodar ocupações e utilizações que necessitam de mais espaço, tendo progressivamente conduzido à especialização do canal ou de canais no espaço da rua associados principalmente aos meios de locomoção ou ao edificado limí-

²⁰ "Streets are defined in two ways: vertically, which has to do with height of buildings or walls or trees along a street; and horizontally, which has most to do with the length of and spacing between whatever is doing the defining." in JACOBS, Allan B., *Great Streets*, The MIT Press, Cambridge (Massachusetts), London (England), 1993. p. 277.

²¹ Veja-se como a vídeo-projectão de "*Biografia de la Calle*", a contribuição de Llop, Jornet e Pastor para a exposição itinerante "*La rue est a nous... tous!*" que passou a acompanhar a exposição, ilustra e explica a evolução da rua a partir da evolução da sua secção transversal no tempo, mostrando perfis que se tornam progressivamente mais amplos e complexos, ganhando elementos, subdivisões e níveis enquanto o edificado marginal também ganha maior expressão e altura. A "*Biografia de la Calle*" (em formato editado e em vídeo-projectão) apresentou-se pela primeira vez por ocasião da exposição "*La Rue est à nous... tous!*" do Institut pour la Ville en Mouvement (IVM), criada e apresentada em Paris em Abril de 2006 e exposta em Barcelona no *Any Cerdà* com o título "*El Carrer és nostre... de tots!*" organizada pela Ordem dos Arquitectos, pela Ordem dos Engenheiros Industriais e pela Câmara Municipal de Barcelona, e por ocasião do curso-seminário "*Els nous carrers metropolitans. Fer ciutat amb carrers metropolitans i places centrals*", Diputació de Barcelona, Consorci Universitat Internacional Menéndez y Pelayo, Centre Ernest Lluch, Institut pour la Ville en Mouvement / PSA Peugeot Citroën, Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, 13 e 14 de Maio de 2010, CCCB - Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, Barcelona. O vídeo foi incluído na publicação "*Documentos do Simpósio A Rua de Todos Nós*" realizado de 14 a 19 de Fevereiro de 2011 no MUDE - Museu do Design, Lisboa.

²² Veja-se o **Capítulo 02 - O tempo e a forma da rua em Lisboa**, relativo à evolução urbana de Lisboa e às ruas edificadas em cada período de desenvolvimento da cidade.

trofe. Não nos estenderemos nesta parte em relação a este tema uma vez que estas subdivisões do plano da rua são tratadas adiante em mais detalhe, na parte relativa à **Partição** da rua.

Assim, independentemente da dimensão e da partição dessa largura, características que inclusivamente podem ser interpretadas a partir de uma representação em planta, interessa-nos nesta parte do trabalho, a partir da representação da **secção transversal**, abordar as características e relações que existem entre os planos que limitam e suportam o espaço da rua, ou seja, dos planos que conformam e definem o espaço canal ou corredor da rua, deduzindo a partir dos elementos os tipos de secções transversais existentes na cidade de Lisboa.

Deste modo, escolhemos ordenar este capítulo em três partes: **1). o equilíbrio das frentes da rua** (secções assimétricas vs. secções simétricas); **2). a proporção da secção da rua** (o predomínio da altura, o equilíbrio da altura e da largura, o predomínio da largura e o papel da arborização); e, por último, **3). os níveis da secção transversal** (simples; múltiplos).

09.1. O equilíbrio das frentes da rua

Secções assimétricas vs. secções simétricas

Uma cidade é composta por espaço público e espaço privado. De modo genérico, pode ser transposta esta oposição entre espaço público e privado para a oposição entre os elementos morfológicos básicos dos mesmos como a rua e o quarteirão. Enquanto canal limitado por margens, edificadas ou não, a rua pode apresentar uma secção transversal com lados mais ou menos equilibrados. Ou seja, podemos encontrar ruas em que ambos os lados têm sensivelmente a mesma altura e características mas também ruas em que os lados são claramente distintos. Esta relação entre os lados da rua interessa-nos na medida em que a rua, enquanto espaço, pode ser apreendida como um espaço uno, envolvido por margens com um carácter semelhante, ou como um espaço que é apreendido como uma linha de ruptura entre os seus limites laterais, portanto também entre quarteirões, dissemelhantes.

Uma das possíveis utilidades da observação e distinção entre estes tipos de secção da rua é então reconhecer se o tecido urbano parte da rua enquanto elemento unitário de composição ou, por oposição, se parte da unidade morfológica do quarteirão para a composição da cidade.

Assim, para a oposição entre secções mais ou menos equilibradas convencionámos agregar as ruas por tipos de **secções assimétricas** e **secções simétricas**, entendendo aqui a simetria não como uma característica geométrica estrita em que os lados são exactamente iguais mas no sentido de equilíbrio e semelhança entre os lados da rua lidos a partir da sua secção.

09.1.1. As secções assimétricas

Na cidade de Lisboa encontramos secções de ruas assimétricas constituídas por diferentes elementos, invariavelmente associados à origem da assimetria. A importância dos **elementos na origem da assimetria** da secção é essencial na conformação do espaço da rua. Por essa razão, distinguimos os tipos de assimetria

da secção transversal da rua com base nos elementos ou factores que se encontram na sua origem. Por exemplo quando existem **elementos naturais** como o rio ou uma encosta escarpada ou pronunciada, um dos lados da rua pode ser aberto sobre a paisagem ou conformado por um muro de contenção de terras; por outro lado, a assimetria também pode resultar de um dos lados da rua ser constituído por um **elemento infraestrutural**, como uma linha de comboio ou um troço de aqueduto.

Para além destes elementos específicos, a assimetria pode resultar do próprio processo de edificação da rua. Por exemplo quando a edificação dos lados da rua corresponde a diferentes períodos de evolução da cidade, pode acontecer que a rua se conforme mais como limite do que como espaço de articulação entre as margens, ou seja, a assimetria da secção da rua é um produto **residual** de operações; mas a assimetria dos lados edificados pode fazer parte de uma **composição preconcebida** do espaço da rua.

09.1.1.1. Os elementos naturais geradores da assimetria da secção

491

A disposição do traçado da rua numa linha de nível da topografia de uma encosta gera de imediato uma assimetria nos lados da rua. Por vezes essa assimetria não é percebida no espaço da rua pela existência de edifícios nas margens da rua que absorvem a inclinação, ou seja, o edifício tem pisos em que um térreo de um lado pode corresponder a um segundo piso de outro. Veja-se por exemplo o caso de alguns edifícios que ladeiam a Rua do Duque a nascente cujo lado posterior do piso de entrada abre sobre a paisagem devido ao desnível de cerca de dez metros existente em relação à cota de entrada a partir da rua.

No entanto, nem sempre existem edifícios a ladear a rua nestas situações e, nesses casos, a assimetria da secção da rua acusa o **desnível topográfico** e um dos lados da **rua abre-se sobre a paisagem**. Tendo em conta a topografia de Lisboa, é previsível encontrar com alguma facilidade, nas encostas, alguns casos de secções transversais de ruas que, pelo menos parcialmente, são assimétricas por esta razão e mantêm uma forte relação com a paisagem da cidade. A Calçada do Duque, próxima do caso anterior, é um exemplo característico do que afirmamos e que é recorrente nas ocupações das encostas de Lisboa.

Um caso particular da assimetria da secção causada por factores naturais é a que é devida ao **Tejo**. Quando **um dos lados da rua é constituído pelo rio**, como no Cais do Gás, na Avenida de Brasília ou no Passeio de Neptuno, a secção transversal é necessariamente assimétrica e aberta sobre o plano de água do Tejo. A marginal que é criada desse modo é um espaço linear de relação e articulação privilegiada entre a cidade e o rio. Se alguns destes espaços podem ter tido na sua origem uma utilização maioritariamente industrial ou portuária, actualmente acomodam invariavelmente usos lúdicos que são potenciados pela existência do plano de água e muitas vezes acompanhados de arborização.

A recente remodelação do espaço da Ribeira das Naus, junto ao Terreiro do Paço, criou uma secção assimétrica em que a arborização e o rio têm um papel essencial na definição do canal de espaço público. No caso da escadaria rampeada que articula o limite com o rio, os próprios movimentos da maré têm influência directa na configuração e dimensão do espaço.

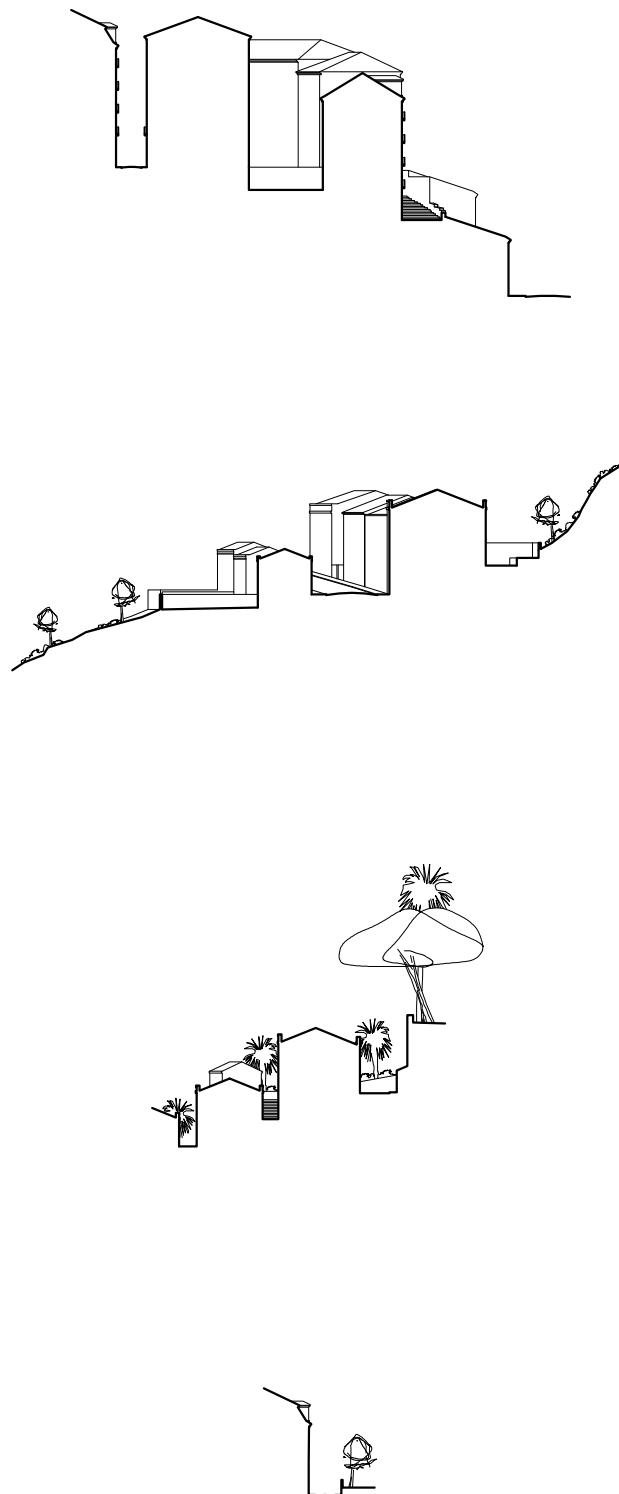


fig. 09.1 • Os elementos naturais geradores da assimetria da secção. O desnível topográfico. Secções transversais. (1:1.000).

- a) Rua e Calçada do Duque;
- b) Rua Maria Pia;
- c) Caracol da Graça;
- d) Costa do Castelo.

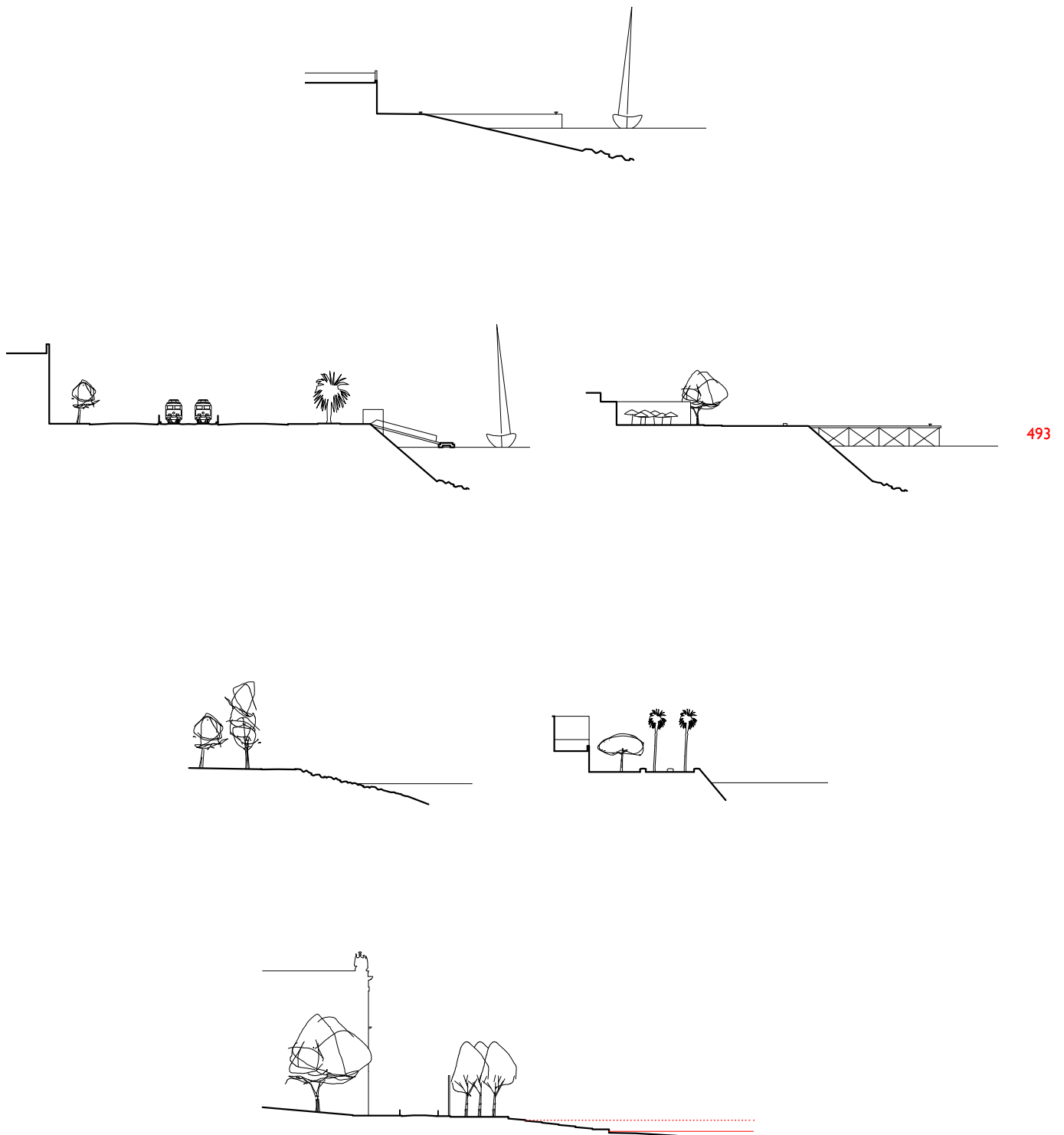


fig. 09.2 • Os elementos naturais geradores da assimetria da secção. A margem do Tejo. Secções transversais. (1:1.000).

- a) Cais do Gás;
- b) Avenida de Brasília junto à Doca de Belém e perto da Central Tejo;
- c) Passeio do Tejo e Passeio de Neptuno;
- d) Ribeira das Naus com a marcação da baixa-mar e preia-mar:

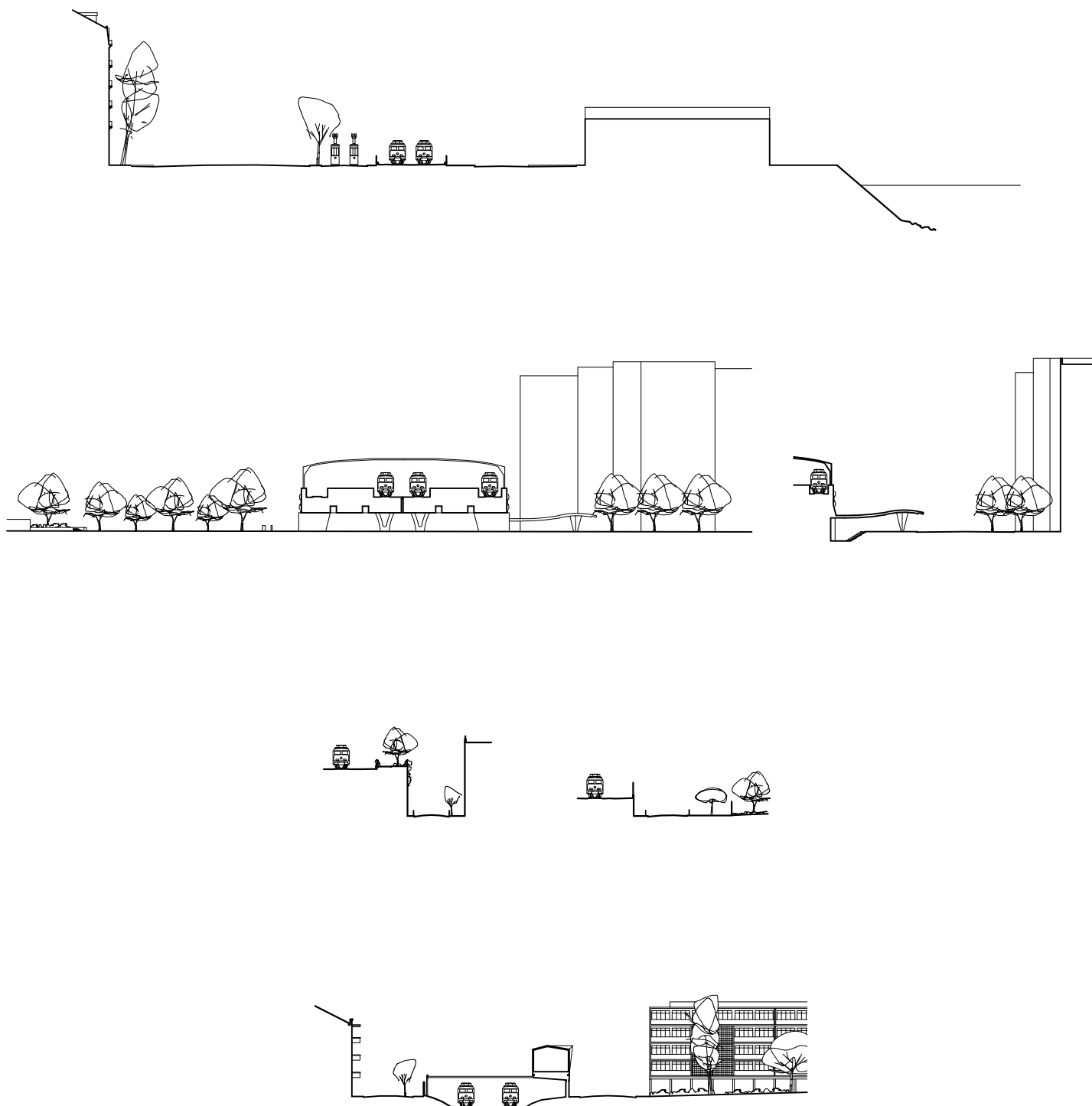


fig. 09.3 • Os elementos infraestruturais geradores da assimetria da secção. A linha de comboio. Secções transversais. (1:1.000).

- a) Avenida 24 de Julho;
- b) Estação de Entrecampos sobre a Avenida da República e junto à Rua Doutor Eduardo Neves;
- c) Passeio do Báltico (2 secções);
- d) Estação de Alvalade. Rua João Villaret e Rua Infante Dom Pedro.

09.1.1.2. Os elementos infraestruturais geradores da assimetria da secção

Outro tipo de elementos na origem da assimetria da secção são os elementos infraestruturais como uma linha de comboio ou um aqueduto. Quando estes elementos existem na composição da rua invariavelmente geram uma assimetria da secção pela sua presença singular na definição do canal linear da rua.

A linha de comboio como frente de rua

Uma linha de comboio tem a particularidade de necessitar de ser o mais plana possível com o propósito da velocidade não baixar e manter a sua eficiência, por essa razão são linhas que aproveitam espaços com relevos relativamente pouco acentuados ou são obrigadas a circular em túneis ou viadutos. Em qualquer das situações são elementos que ao marginarem uma rua introduzem uma singularidade na secção que definem que a desequilibra.

Por exemplo na Avenida 24 de Julho e na Avenida da Índia existe a presença constante da **linha de comboio como frente** sul das mesmas. A abertura visual que existe para o lado do porto de Lisboa, por vezes estendida até ao Tejo, conferem a estas avenidas um carácter próximo de uma rua marginal em grande parte do seu traçado, particularmente quando a Avenida da Índia e a Avenida de Brasília ladeiam a linha de comboio entre Alcântara e Belém. Ou seja, quando a linha de comboio se estende sensivelmente à mesma cota que a rua, apesar de ser um limite do espaço da rua, visualmente, quando não existem muros opacos, o limite da rua encontra-se para lá dessa linha, no Tejo.

Por outro lado, quando a **linha de comboio** está assente numa **cota superior à da rua** que limita, pode desenvolver-se sobre um aterro, que mura a rua nesse lado, ou sobre um viaduto que permite a passagem sob o mesmo pontualmente. Estas possibilidades podem ser ilustradas com os casos do Passeio do Báltico a sul da Avenida do Mediterrâneo, em que a inclinação da avenida e a manutenção da cota da linha de comboio são articuladas por um muro de suporte progressivamente mais elevado, e da Rua Doutor Eduardo Neves, junto à Estação de Entrecampos, que permite o atravessamento inferior nos cruzamentos com a Avenida da República e a Avenida 5 de Outubro.

Excepcionalmente, o Passeio do Báltico, entre a Avenida do Mediterrâneo e a Gare do Oriente, desenvolve-se em duas cotas distintas suportando o trânsito viário numa cota inferior de serviço aos edifícios e o passeio pedonal arborizado na cota superior de nível com a linha de comboio. Esta peculiar resolução da secção transversal da rua permite que o percurso pedonal do passeio arborizado seja feito num nível mais desafogado e amplo, mais confortável para quem caminha.

Apesar destas situações, quando a constituição de um dos lados da rua é feita por uma **linha de comboio**, esta também se pode desenvolver numa **cota inferior à da rua**. No caso de Lisboa este tipo de relação existe por exemplo quando a linha de cintura atravessa o Bairro de Alvalade. A infraestrutura corre entre muros que a dividem das ruas e, consequentemente, o lado da rua que corresponde à linha de caminho

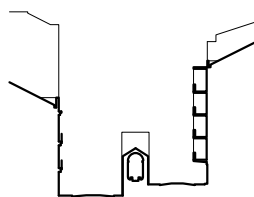
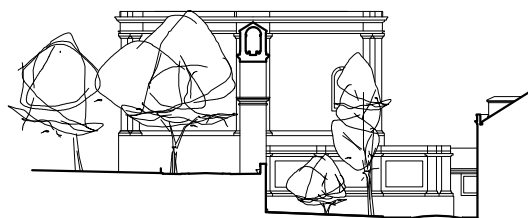


fig. 09.4 • Os elementos infraestruturais geradores da assimetria da secção. O aqueduto. Secções transversais. (1:1.000).

- a) Rua das Anoreiras;
- b) Rua 2, Bairro da Calçada dos Mestres;
- c) Rua do Pau de Bandeira e Travessa do Chafariz das Terras, Lapa.

de ferro consiste num limite murado, com excepção da Estação de Alvalade. Assim, a Rua João Villaret e a Rua Infante Dom Pedro, a poente da Avenida de Roma, e a Avenida Frei Miguel Contreiras e a Avenida São João de Deus, a nascente da Avenida de Roma, têm secções assimétricas em que um dos seus lados corresponde ao muro que limita o corredor da Linha de Cintura que passa entre as mesmas. Apesar da linha correr quase sempre numa cota inferior à das ruas, existe um muro contínuo que apenas permite a permeabilidade visual quando nos situamos acima da sua altura.

O aqueduto como frente de rua

Quanto ao Aqueduto das Águas Livres e aos seus ramais à superfície, estes são estruturas edificadas com uma presença muito particular na cidade de Lisboa. A sua expressão física ultrapassa os contextos locais em que se inserem e constituem elementos de referência e mesmo estruturantes de um contexto territorial alargado que extravasa a cidade de Lisboa. De todo o percurso, o troço que atravessa o vale de Alcântara é a parte que atinge maior dimensão vertical e a mais reconhecível pela sua excepionalidade, no entanto, na cidade, parte desta estrutura de aqueduto que se ramifica tem um papel importante na definição dos espaços que atravessa e, no nosso caso específico, do limite lateral das ruas que ajuda a conformar.

497

Sendo um elemento excepcional, a sua existência é sempre singular na definição de uma rua, ou seja, o aqueduto quando constitui um dos limites laterais não constitui ambos. Assim, a secção resultante da conformação de um dos lados da rua por um aqueduto é necessariamente assimétrica.

Para além destes tipos de relação com o aqueduto que conformam secções transversais assimétricas, existem ainda os casos em que o traçado da rua atravessa sob o aqueduto, como por exemplo na Rua do Arco a São Mamede, ou em que o traçado da rua passa sobre o traçado subterrâneo do aqueduto, como na Rua Dom Pedro V.

Enquanto **limite lateral**, o **aqueduto** pode ter uma expressão variada. O elemento estrutural que transporta a água tanto pode corresponder a um **muro baixo e largo** como a um **pórtico imponente** que permite, ou não, o seu atravessamento inferior. As actuais Travessa do Barbosa e Rua Gorgel do Amaral, que conformam um eixo próximo do Bloco das Águas Livres, correspondem ao antigo Beco das Claras-bóias,²³ cuja toponímia acusa os característicos elementos de respiração que acompanham o percurso do aqueduto sobrepondo-se ao muro que o conforma e define ainda hoje o limite lateral norte da rua. Na continuação imediata do aqueduto, a diferença de cota que existe deste planalto para a cota da plataforma onde se encontra a Mãe d'Água das Amoreiras, implicou a progressão do aqueduto sobre uma arcaria que conforma um pórtico e o limite a nascente da Rua das Amoreiras, parcialmente transponível para o jardim que existe na Praça das Amoreiras.

²³ Identificado deste modo na cartografia de meados do século XIX.

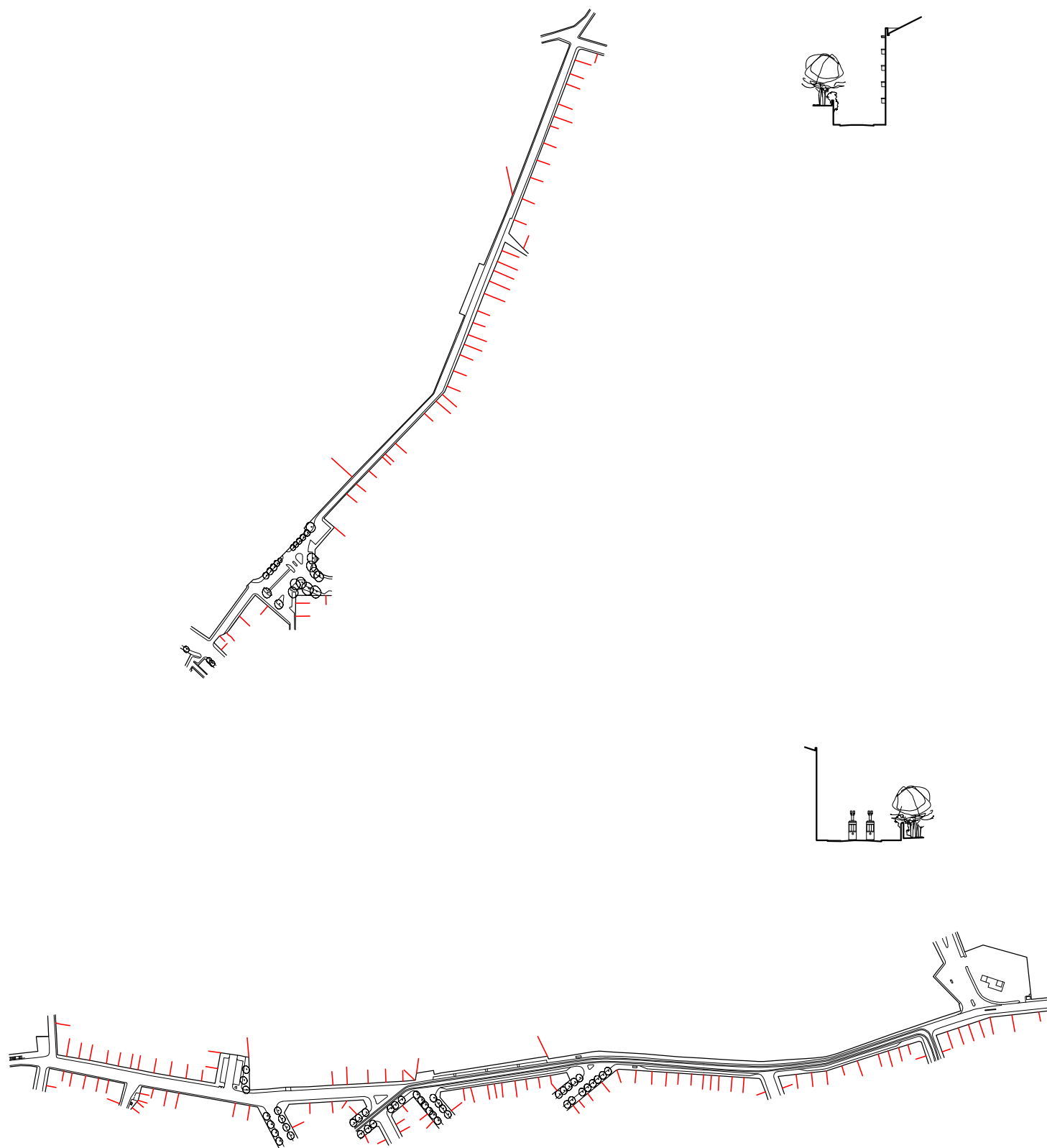


fig. 09.5 • As secções assimétricas residuais. Tapadas e jardins.. Planta com parcelário marginal (1:5.000) e secções transversais. (1:1.000).

- a) Calçada das Necessidades, Necessidades;
- b) Calçada da Tapada, Alcântara.

Em qualquer dos casos, a presença do aqueduto implicou a assimetria da secção das ruas que conforma, o que permitiu gerar composições formais específicas e de grande plasticidade espacial como o portalão na Rua das Amoreiras ou, no caso do limite entre a Praça e a Rua das Amoreiras, o encaixe da Capela de Nossa Senhora de Montserratte num dos vãos da arcada do aqueduto.

O aqueduto, enquanto elemento de composição excepcional da secção da rua, surge não só como limite lateral da rua mas também como elemento **entre o traçado de duas ruas** que correm em paralelo e envolvem o aqueduto. Deste tipo de relação particular com o aqueduto são casos exemplares a Rua 1 e a Rua 2 do Bairro da Calçada dos Mestres, em Campolide, e a Rua do Pau de Bandeira e a Travessa do Chafariz das Terras, na Lapa.

No primeiro caso, o aqueduto, para além de conformar um limite lateral da secção das Ruas 1 e 2, é também o elemento estruturante e motivo de composição do traçado do bairro que se dispõe para um e outro lado da encosta. No segundo caso, as secções transversais da Rua do Pau de Bandeira e da Travessa do Chafariz das Terras evidenciam a assimetria resultante da presença do aqueduto mas também o princípio de composição que utiliza o aqueduto como elemento de articulação das diferentes cotas das duas ruas. Ou seja, na composição da secção transversal da rua em Lisboa, o **aqueduto** é **limite** mas também **elemento de articulação** espacial e por vezes **elemento estruturante** da composição.

499

09.1.1.3. As secções assimétricas residuais

Por vezes a assimetria da secção não corresponde a um factor natural ou infraestrutural específico nem a uma concepção unitária do espaço da rua. Nesses casos, a assimetria da secção é resultante de operações desconexas ou inacabadas no tempo. O espaço da rua é assim conformado por uma secção transversal residual.

Tapadas e jardins como frente de rua

Quando, em determinado momento, um dos lados de um caminho marginado por propriedades rurais sofre um processo de urbanização e o outro lado mantém as características originais, o espaço de rua que resulta do primitivo caminho tem, invariavelmente, uma secção transversal assimétrica.

Essa assimetria da secção transversal acusa os distintos caracteres de cada lado da rua, ou seja, um lado marginado pelas frentes de edifícios e um lado constituído pelo **muro de limite da propriedade** que permaneceu íntegra. Este tipo de secção transversal pode ser ilustrada pelos casos exemplares da Calçada das Necessidades, da Calçada da Tapada, da Rua Marquês de Sá da Bandeira ou da Rua da Estrela.

O processo de evolução urbana em cada um destes casos conduziu à manutenção num dos lados da rua de propriedades de grande dimensão muradas, ainda que a configuração e a permeabilidade dos muros possam ter sido alteradas ao longo do tempo.

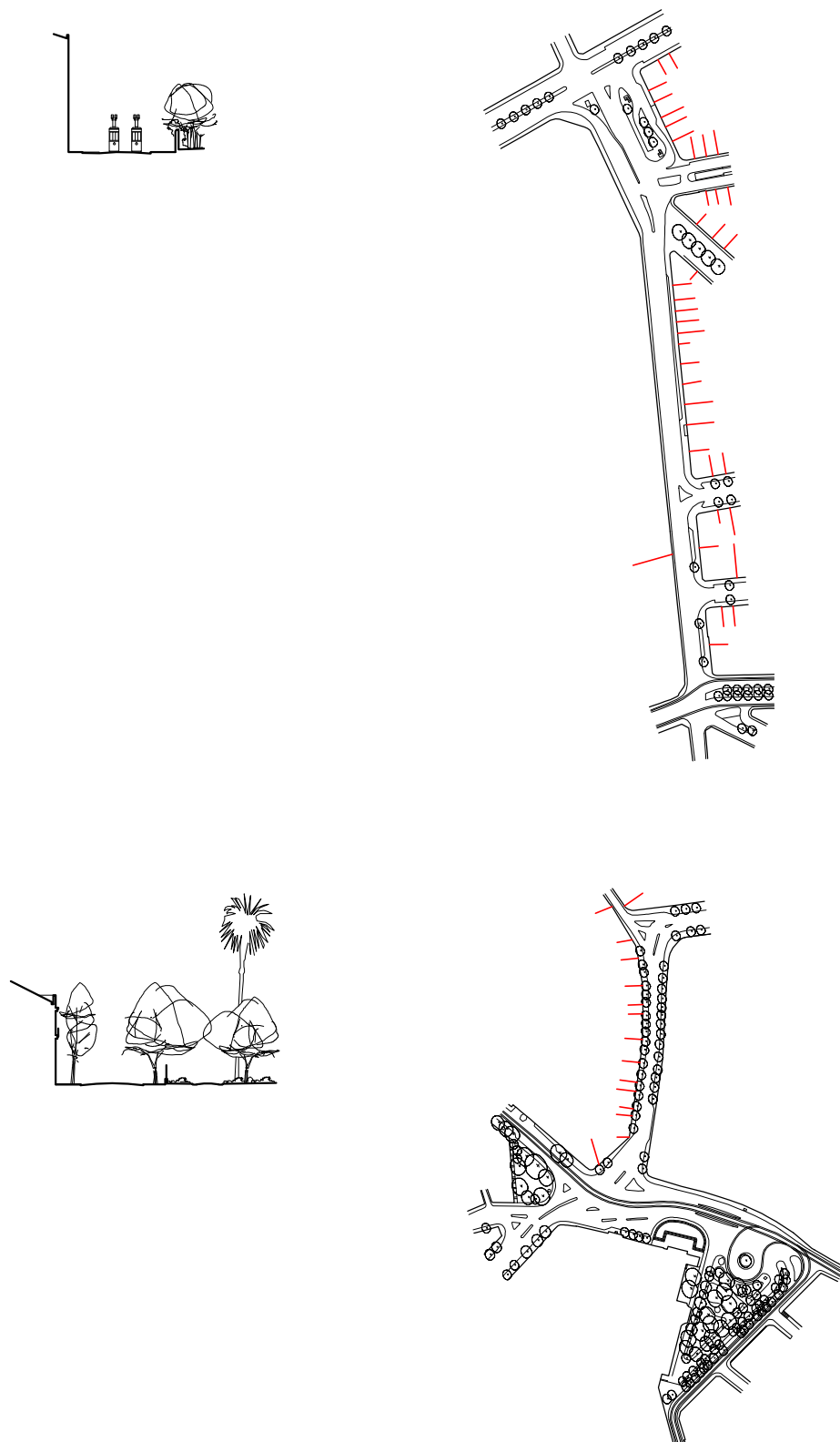


fig. 09.6 • As secções assimétricas residuais. Tapadas e jardins.. Planta com parcelário marginal (1:5.000) e secções transversais. (1:1.000).

a) Rua Marquês de Sá da Bandeira junto à Fundação Calouste Gulbenkian;

b) Rua da Estrela junto ao Jardim da Estrela.

Se nos dois primeiros exemplos é a persistência das tapadas que configura o limite murado, nos dois últimos casos são os limites dos jardins murados ou gradeados que configuram um dos limites laterais da rua. Em qualquer dos casos, a presença dos muros e da arborização contribui para a definição e equilíbrio da secção da rua, permitindo a arborização um limite visualmente permeável e que confere um carácter específico ao espaço assim delimitado, que auxiliou à construção da memória do sítio.

Os resíduos sedimentares como frente de rua

Em outros casos, uma operação urbana pode preconizar a subtracção de uma rua ou de parte de uma rua num prazo dilatado no tempo e essa subtracção, por uma ou outra razão, pode nunca ocorrer. Se observarmos a Rua do Arco do Cego, particularmente o traçado em impasse a que se acede a partir da Rua Costa Goodolfim, e recuarmos no tempo, por exemplo através da observação da cartografia de 1911, identificamos que este elemento, hoje desconexo da restante Rua do Arco do Cego e residual no contexto do traçado urbano, fazia parte de um elemento linear que ligava o centro da cidade ao Campo Grande e depois aos aglomerados a norte da cidade.

501

A assimetria da secção transversal existente é um **produto residual** da construção dos edifícios com frente para a Rua Filipa de Vilhena cujas sucessivas edificações nitidamente ignoraram a preexistência da Rua do Arco do Cego e esperavam a demolição dos edifícios com frente para a mesma para eventualmente reconfigurar um novo quarteirão.

A assimetria da secção da Travessa Aboím Ascensão tem também uma origem residual. Este elemento não fazia parte do plano de Alvalade delineado por Faria da Costa e foi a substituição progressiva da frente construída nascente do Campo Grande que deixou livre uma serventia pública marginada pelas traseiras desses edifícios e os limites traseiros dos logradouros dos edifícios de habitação que têm entrada pela Rua Afonso Lopes. O espaço resultante é uma rua de serviço, pouco cuidada e descaracterizada, em que a assimetria da secção acusa a desconexão e o carácter residual da sua conformação a partir das traseiras de parcelas edificadas.

Um processo semelhante corresponde à conformação da Rua Abílio Lopes do Rêgo, particularmente no seu troço mais a norte. O conjunto edificado que conformou a Avenida Infante Santo a partir do cruzamento com a Rua de Sant'Ana à Lapa procurou uma adaptação progressiva às escalas envolventes, no entanto, alguns edifícios preexistentes que têm a sua frente para a Travessa do Moinho de Vento permaneceram no tempo e a sua fachada traseira margina ainda a então aberta e nomeada "Rua A-D", à Avenida Infante Santo.

Nessa parte da rua, a relação do conjunto edificado moderno com as traseiras dos edifícios preexistentes e com a topografia onde se implantam é desconexa e a assimetria da secção acusa a origem residual da configuração espacial.



fig. 09.7 • As secções assimétricas residuais. Resíduos sedimentares. Traçado da Rua do Arco do Cego sobre o traçado urbano actual (1:15.000).

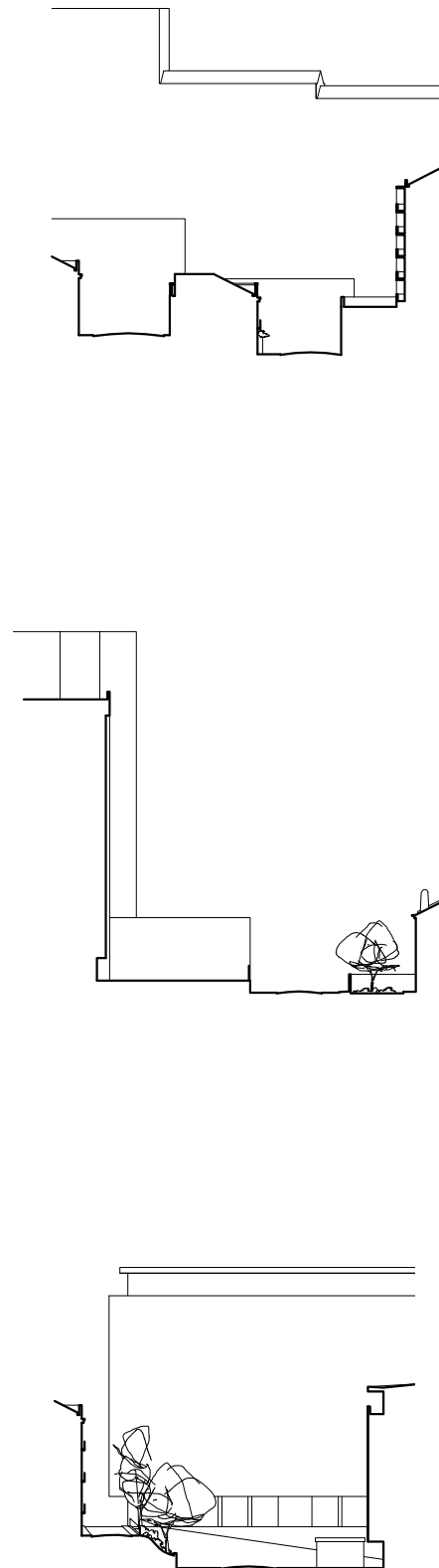


fig. 09.8 • As secções assimétricas residuais. Resíduos sedimentares. Secções transversais. (1:1.000).

- a) Rua do Arco do Cego;
- b) Travessa Aboím Ascensão;
- c) Rua Abílio Lopes do Rego.

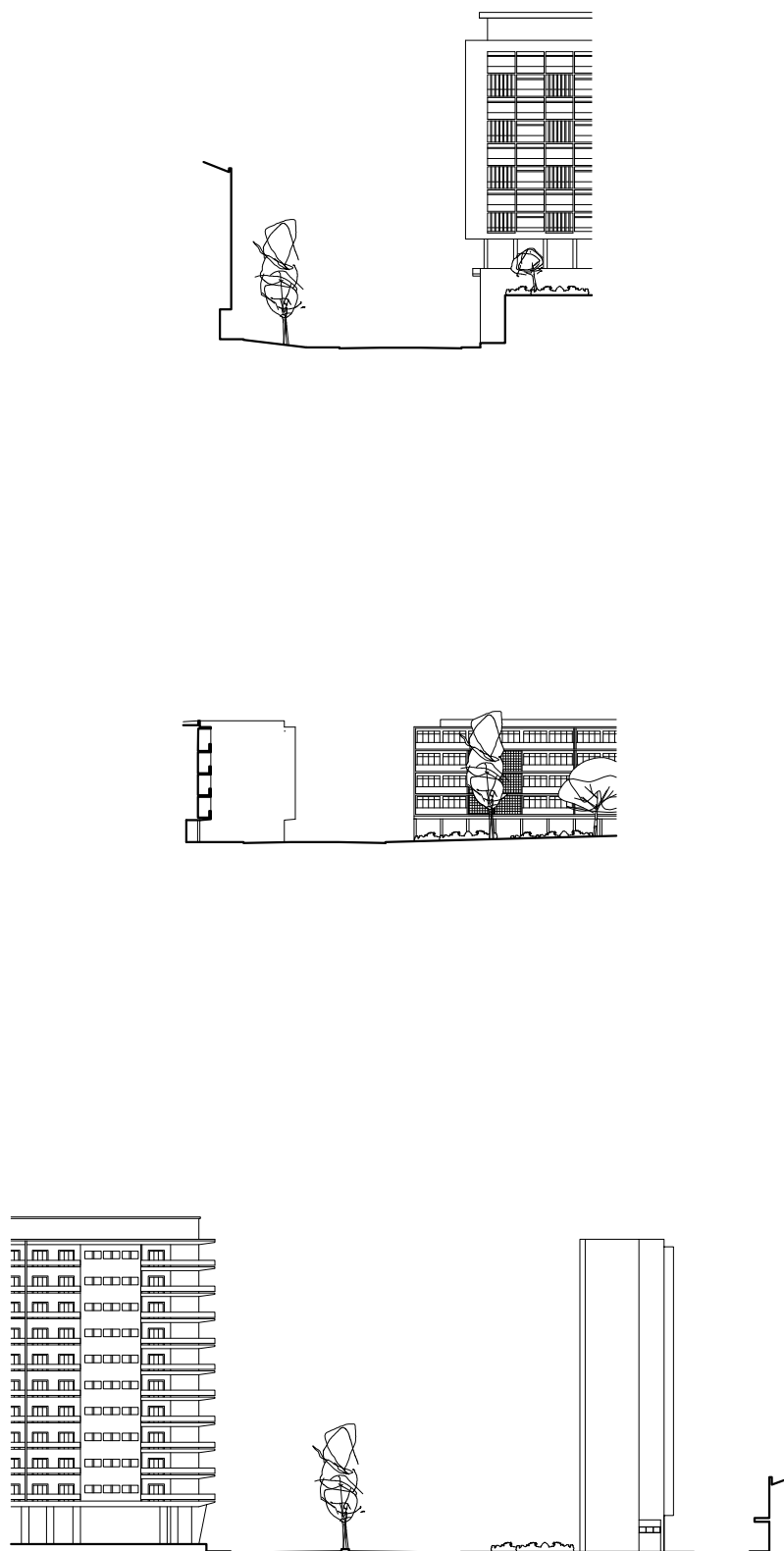


fig. 09.8 • As secções assimétricas preconcebidas. Secções transversais. (1:1.000).

- a) Avenida Infante Santo;
- b) Rua Antero de Figueiredo, Bairro das Estacas;
- c) Avenida dos Estados Unidos da América.

09.1.1.4. As secções assimétricas preconcebidas

Existe ainda um diferente tipo de origem da assimetria da secção da rua que convencionámos nomear preconcebida. Quando a **composição assimétrica faz parte do “partido” do projecto da rua**, de um propósito da linguagem de composição do espaço, a conformação da rua a partir de uma secção transversal assimétrica é um desígnio de base. No caso da cidade de Lisboa, as **composições urbanas modernas** exploraram este **equilíbrio assimétrico** dos espaços públicos e encontramos alguns casos exemplares deste tipo particular de assimetria da secção da rua como por exemplo a Rua Antero de Figueiredo, parte da Avenida Infante Santo e a parte poente da Avenida dos Estados Unidos da América.

A composição formal destes três casos é informada pelos ideais urbanos modernos e, ainda que estes efeitos se tenham feito sentir de forma mais assumida na cidade de Lisboa a partir da década de 50 do século passado, reflectem um período em que o questionar da cidade dita tradicional se reflectiu nos projectos de conjuntos urbanos. A assimetria da secção transversal da Rua Antero de Figueiredo resulta da composição do Bairro das Estacas (1949) cujos volumes edificados se dispõem perpendicularmente à rua. Esta foi a referência inicial e paradigma para as realizações seguintes de que são exemplo os conjuntos edificados de meados da década de 1950 que conformaram os eixos das Avenida Infante Santo e Avenida dos Estados Unidos da América.

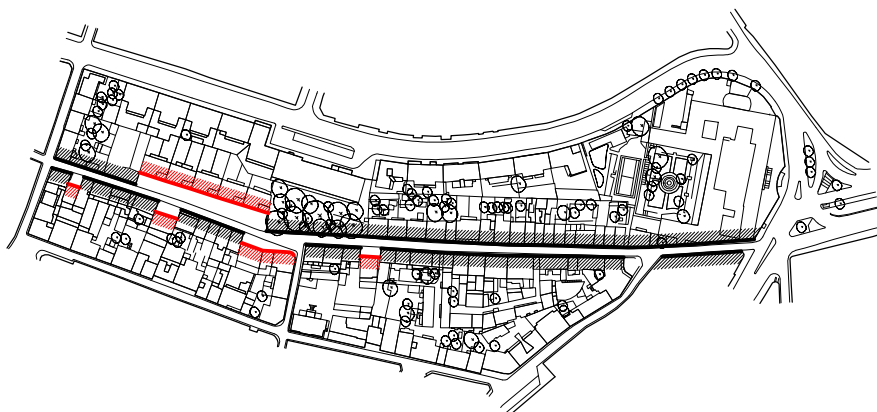
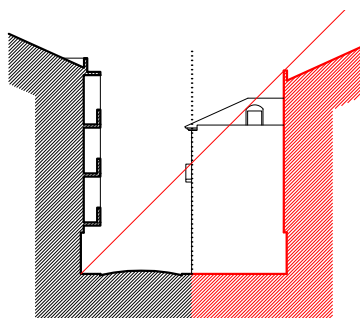
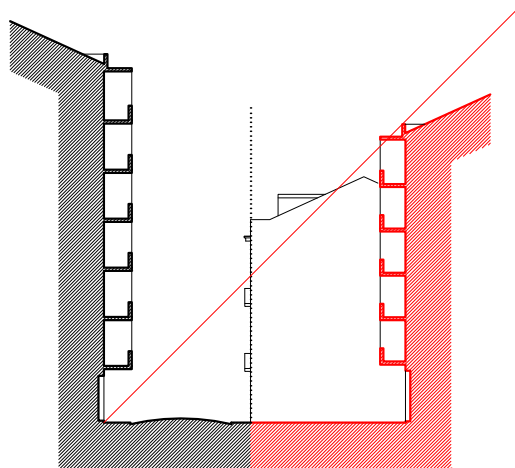
505

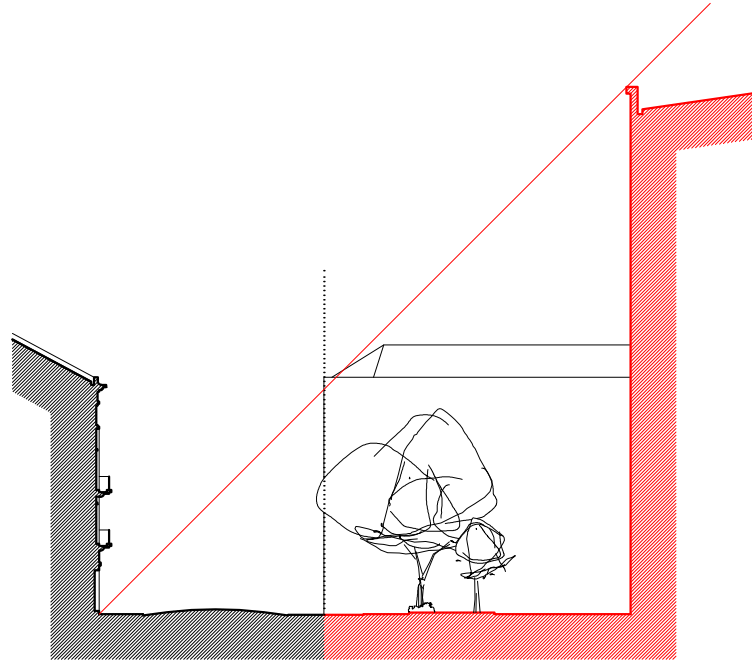
A **assimetria preconcebida** das secções de “ruas” que pretendiam deixar de o ser através da disposição do edificado que se destaca da via automóvel, e se suspende sobre *pilotis* que permitem a libertação do plano do chão para o uso pedonal público, foi a **formalização de uma monumentalidade moderna**, a partir de programas habitacionais colectivos que desse modo ganhavam protagonismo na cidade. Composições formais cujo ideal de beleza se distanciava da simetria “clássica” e propunha equilíbrios espaciais com assimetrias e tensões dinâmicas.

No entanto, a **assimetria preconcebida da secção** pode partir não só de princípios de composição espacial mas de **motivos mais prosaicos** como a possibilidade de rendibilizar uma operação imobiliária. A “*regra dos 45 graus*”, em vigor aquando do *Regulamento Geral da Construção Urbana para a Cidade de Lisboa* em 1930, condicionou a altura máxima dos edifícios à dimensão da largura da rua. Apesar deste condicionamento ter uma justificação higienista e não de composição, acaba por ter implicações espaciais importantes que alteram e condicionam a concepção e edificação do espaço da rua.²⁴ Nomeadamente, o pragmático modo encontrado para respeitar a regra e construir edifícios com mais pisos, o que permite ganhar uma mais valia na operação imobiliária, foi fazer recuar o limite privado da parcela e consequentemente do edifício, ganhando a correspondente capacidade construtiva na vertical.

Apesar de ser mais comum identificar esta resolução em parcelas pontuais ao longo de eixos consolida-

²⁴ *Regulamento Geral da Construção Urbana para a Cidade de Lisboa, Capítulo VII - Da salubridade das edificações, Secção II - Altura das fachadas e dos andares*. Câmara Municipal de Lisboa - Direcção dos Serviços de Urbanização e Obras, Lisboa, 1945 (6ªed.), [1930], pp. 59 -63.





507

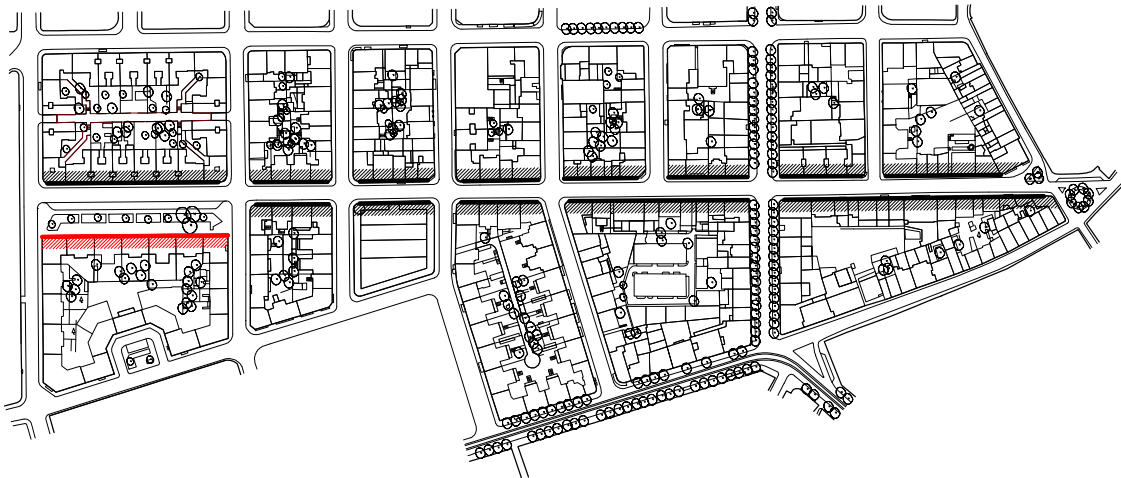


fig. 09.9 • As secções assimétricas preconcebidas. Planta (1:5.000) e secções transversais (1:500) com recuos assinalados.

- a) Calçada da Estrela, Estrela;
- b) Rua do Sol ao Rato, Santa Isabel;
- c) Rua Coelho da Rocha, Campo de Ourique.

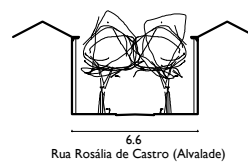
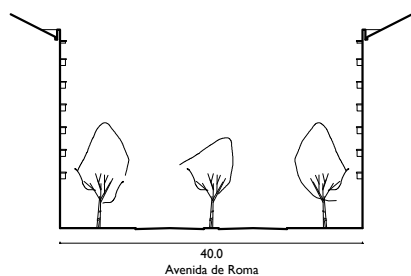
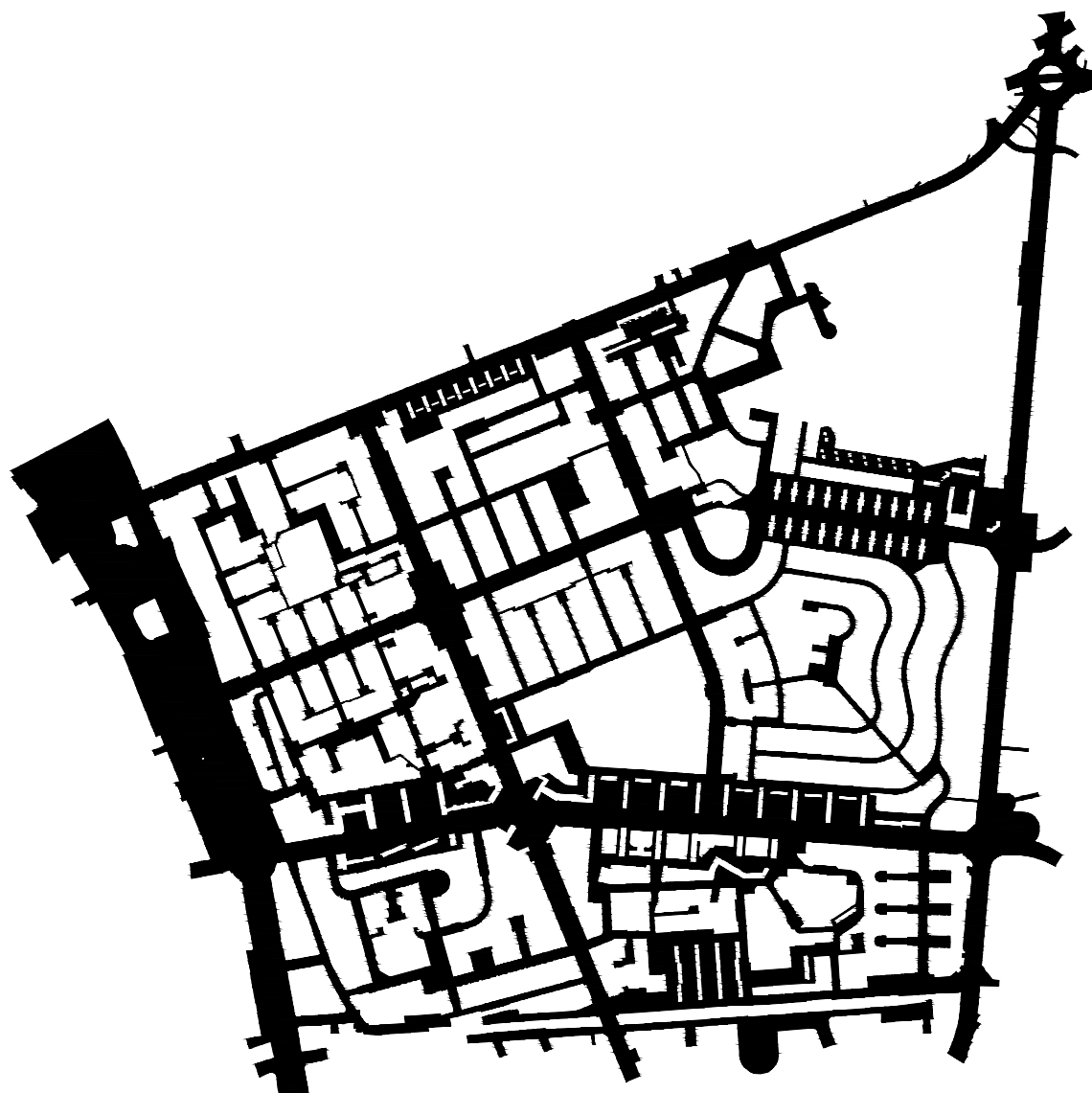


fig. 09.10 • As secções simétricas em tecidos homogéneos. Bairro de Alvalade. Traçado urbano (1:5.000) e secções transversais (1:1.000).

dos, como na Rua do Sol ao Rato ou na Calçada da Estrela, o extremo poente da Rua Coelho da Rocha corresponde a um desses casos em que o recuo da linha de implantação do edificado em relação à frente construída oposta da rua permitiu aumentar a cércea de toda uma frente construída de um quarteirão, praticamente duplicando a capacidade construtiva das parcelas.

09.1.2. As secções simétricas

Apesar da diversidade que existe na origem das secções assimétricas, em Lisboa é mais comum encontrar-mos ruas com secções simétricas, ou quase simétricas, em que os lados têm uma altura idêntica ou muito aproximada. A existência desta característica morfológica em ruas que constituem tecidos homogéneos e que tiveram uma origem e evolução comum é facilmente compreensível e identificável. No entanto, na cidade de Lisboa, mesmo na articulação de tecidos urbanos com características e origens distintas, encontramos com alguma facilidade ruas que se assumem como espaços unos e com margens equilibradas. Assim, invariavelmente a rua que se posiciona na articulação entre áreas homogéneas distintas é também um elemento estruturante de ambas apesar de ter uma identidade e características específicas.

509

Deste modo, escolhemos identificar dois sub-tipos nas **ruas com secções transversais simétricas**, aquelas que pertencem a **tecidos homogéneos** e aquelas que pertencem a **eixos estruturantes e de articulação entre tecidos urbanos distintos**.

Secções simétricas em tecidos homogéneos

Em Lisboa, como referimos, quando uma rua faz parte de um conjunto urbano com a mesma génese intuimos que a sua secção transversal seja simétrica, no sentido de equilibrada e em que ambos os lados da rua têm sensivelmente a mesma altura. Quando o processo de constituição e edificação dos lados da rua é feito em simultâneo, e se ambos corresponderem a um mesmo contexto preexistente, invariavelmente a sua configuração terá semelhanças pelas condicionantes jurídicas e técnicas e influências conceptuais subjacentes à permanente partilha do mesmo enquadramento espacial e temporal.

Quando percorremos as ruas de tecidos urbanos homogéneos lisboetas como Alfama, o Bairro Alto, Campo de Ourique ou Alvalade, somos acompanhados por **limites laterais** mais ou menos **simétricos**, dependendo da maior ou menor homogeneidade do edificado que define o limite do espaço. No caso de Alvalade, a concepção integral da cidade num determinado momento, apesar das pontuais variações introduzidas ao plano inicial, incluiu os edifícios, sendo portanto previsível que, no relativamente curto espaço de tempo que passou desde a sua edificação, as ruas mantenham o equilíbrio da secção transversal com que foram preconcebidas. No entanto, a simetria tendencial da secção transversal verifica-se também nos casos de tecidos urbanos em que os edifícios foram projectados singularmente e *a posteriori* da definição do traçado urbano, como no Bairro Alto ou em Campo de Ourique, e que atravessaram o tempo longo de construção da cidade com períodos em que a imposição de regras reguladoras e uniformizadoras se fez sentir com menos intensidade ou estiveram ausentes da programação da cidade, como Alfama.

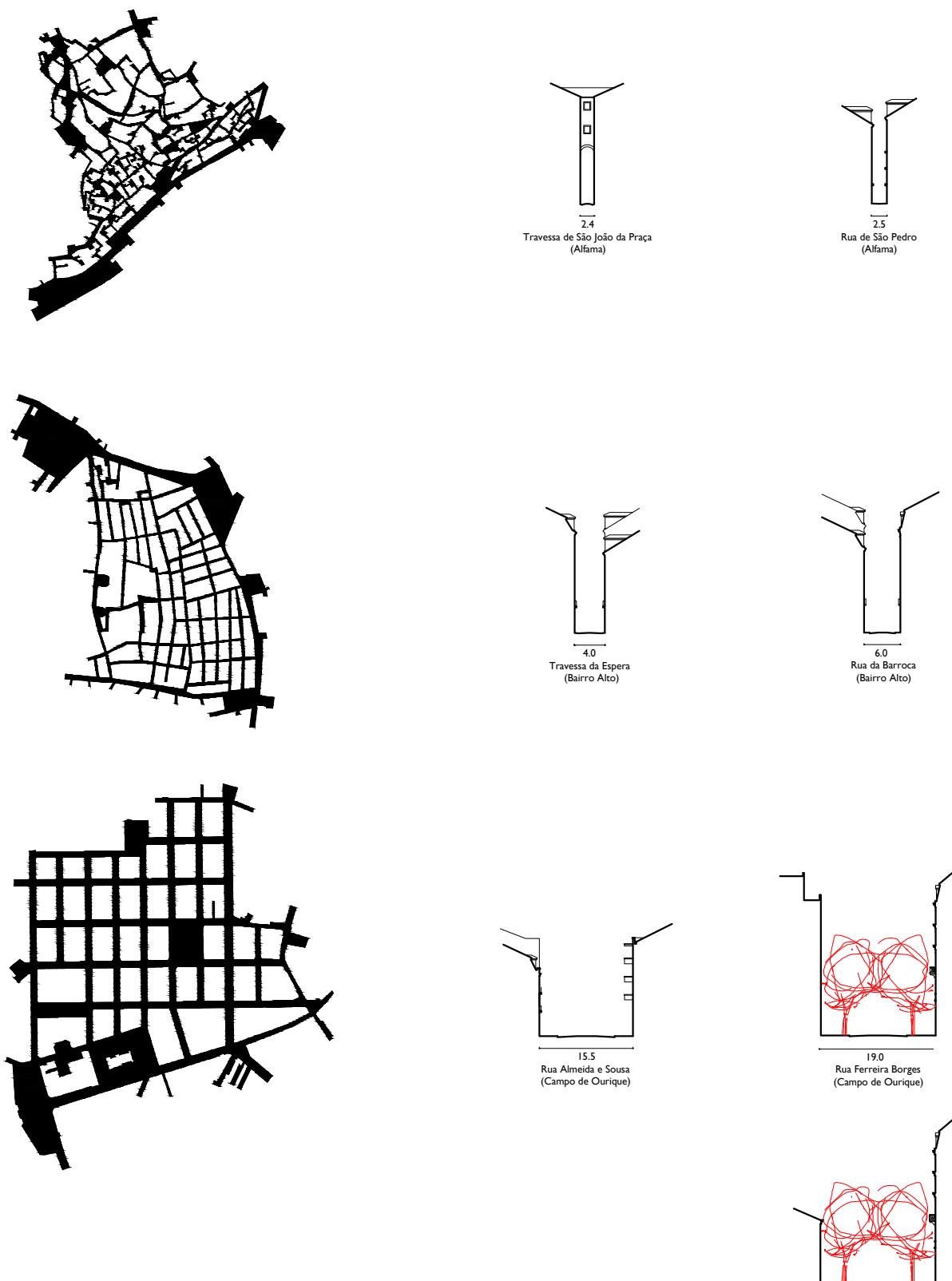


fig. 09.11 • As secções simétricas em tecidos homogéneos. Traçado urbano (1:5.000) e secções transversais (1:1.000).

- a) Alfama;
- b) Bairro Alto;
- c) Campo de Ourique. A importância da arborização para o equilíbrio da secção transversal da Rua Ferreira Borges.

Neste sentido, podemos afirmar a partir destes diferentes exemplos representativos que, tanto em espaços preconcebidos como naqueles que são resultado de um processo de sedimentação urbana no tempo longo, **a permanência de uma secção transversal simétrica**, ou quase, **nos arruamentos** que fazem parte **dos tecidos homogéneos de Lisboa constitui uma regra**.

Naturalmente existem excepções nesta regularidade da simetria da secção, que correspondem a edifícios singulares como por exemplo a casa dos Viscondes de Valmor, na esquina entre a Avenida da República e a Avenida Visconde de Valmor, ou o edifício do Quartel de Campo de Ourique/Infantaria 16, na Rua Ferreira Borges. No entanto, essas excepções inclusivamente contribuem para reforçar a noção de equilíbrio da secção transversal que existe ao longo do restante traçado do arruamento mesmo que esse equilíbrio se deva em grande parte à consistência da arborização, particularidade que abordamos em maior detalhe na parte deste capítulo correspondente à proporção da secção transversal da rua.

Secções simétricas em eixos estruturantes e de articulação entre tecidos urbanos distintos...

511

Como referiu Nuno Portas, a rua é “...o mais característico e duradouro dos espaçamentos da história da urbanidade, o elemento colectivo que separa-e-liga o edificado...”²⁵.

Esta particularidade da rua enquanto espaço público que separa e liga o espaço privado que se encontra nas suas margens e que mutuamente se conformam, permite-nos reflectir a propósito da **ambiguidade da rua** a partir do seu carácter enquanto um itinerário que é também um lugar: Ou seja, em princípio, **uma linha que privilegia o movimento separa o que existe para cada um dos seus lados, enquanto uma linha que pretende ser um lugar tenderá a que ambos os lados construam uma entidade una**.

Na verdade podemos encontrar exemplos que comprovam ou refutam esta hipótese mas, no nosso caso, interessa-nos explorar a particularidade da regra existente na cidade de Lisboa por forma a construir uma tipificação, neste caso da simetria, ou do equilíbrio, da secção transversal da rua, no caso particular de eixos estruturantes e de articulação entre tecidos urbanos distintos. Ou seja, os **eixos** que apesar de serem **essenciais como itinerário** são também **elementos lineares estruturantes do traçado urbano** e **lugares de articulação de tecidos urbanos** com características distintas.

...em ruas sedimentares

Se levarmos em conta por exemplo os casos do eixo composto pela Rua do Alecrim, Rua da Misericórdia, Rua D. Pedro V e Rua da Escola Politécnica e do eixo composto pela Rua de São Paulo, Rua da Boavista e Rua da Esperança, a sua morfogénese parte de elementos lineares cujo papel original principal seria a de servir de suporte aos movimentos entre o núcleo central da cidade e os arredores, ou seja, eram caminhos e tinham como propósito servir de itinerário. Apesar desse facto e de, por diferentes motivos, nos seus

²⁵ PORTAS, Nuno, “A Sobrevivência da Rua” in *Documentos do Simpósio “A Rua de Todos Nós”*, Institut pour la Ville en Mouvement / Câmara Municipal de Lisboa / Instituto Superior Técnico / Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres / Museu do Design e da Moda, Lisboa, Fevereiro de 2011

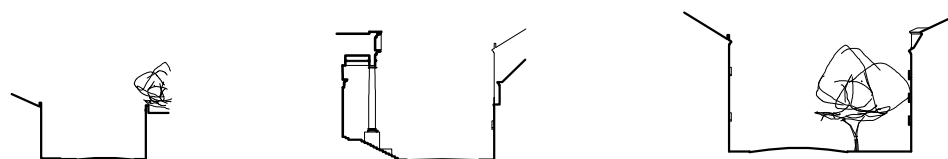
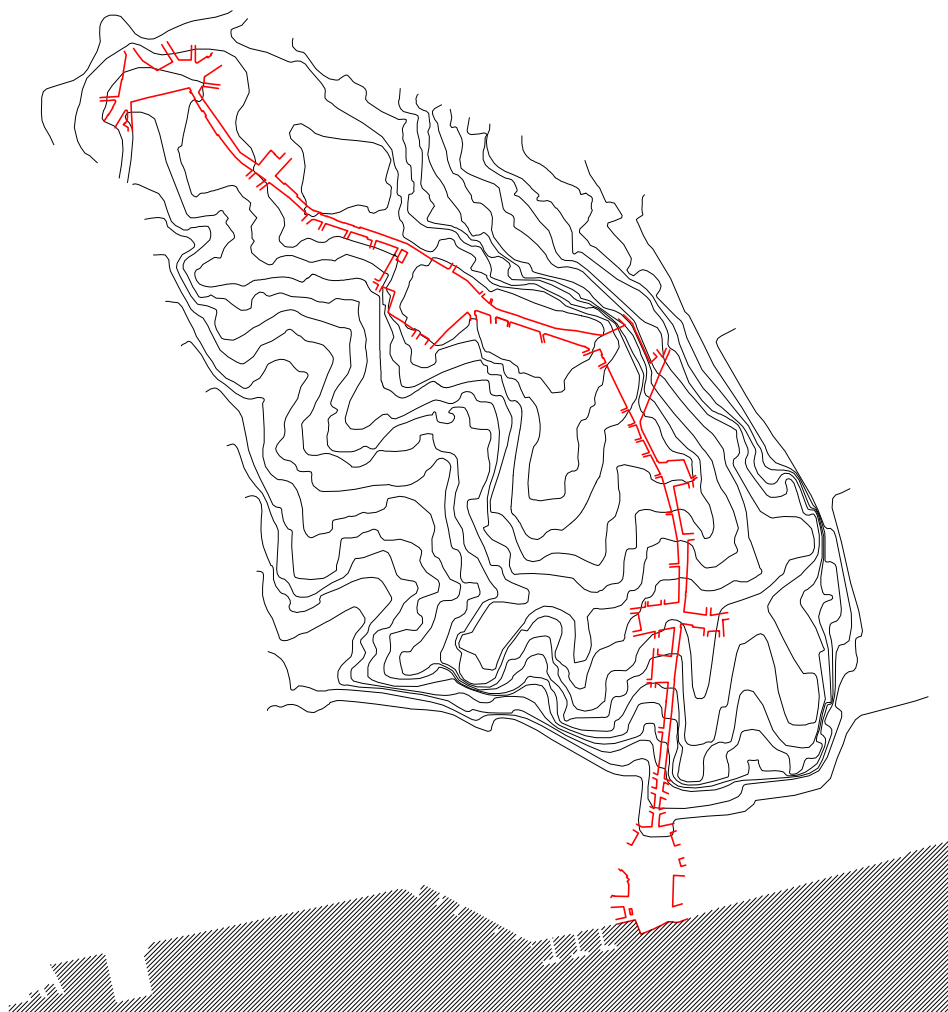


fig. 09.12 • As secções simétricas em eixos estruturantes e de articulação entre tecidos urbanos distintos em ruas sedimentares.

Rua da Escola Politécnica; Rua D. Pedro V; Rua da Misericórdia; Rua do Alecrim.

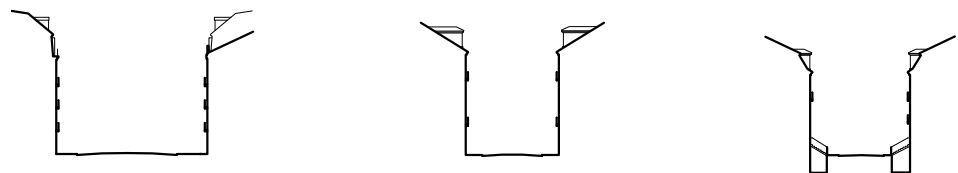
a) Traçado da rua sobre a topografia (1:5.000);

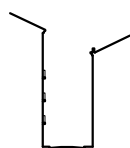
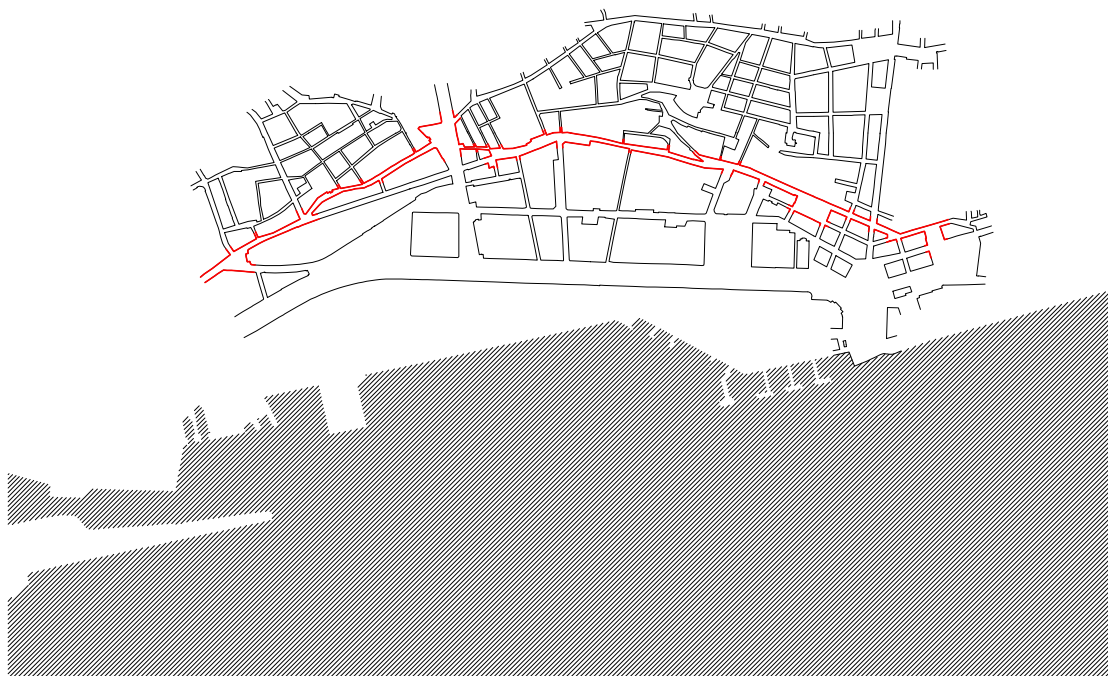
b) Traçado da rua sobre o traçado urbano das áreas homogéneas envolventes (1:5.000);

c) Secções transversais das várias partes da rua (1:1.000).

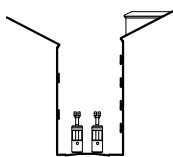


513

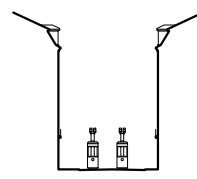




Rua da Esperança



Rua da Boavista



Rua de São Paulo

fig. 09.13 • As secções simétricas em eixos estruturantes e de articulação entre tecidos urbanos distintos em ruas sedimentares. Rua da Esperança; Rua da Boavista; Rua de São Paulo.

- a) Traçado da rua sobre a topografia (1:5.000);
- b) Traçado da rua sobre o traçado urbano das áreas homogêneas envolventes (1:5.000);
- c) Secções transversais das várias partes da rua (1:1.000).



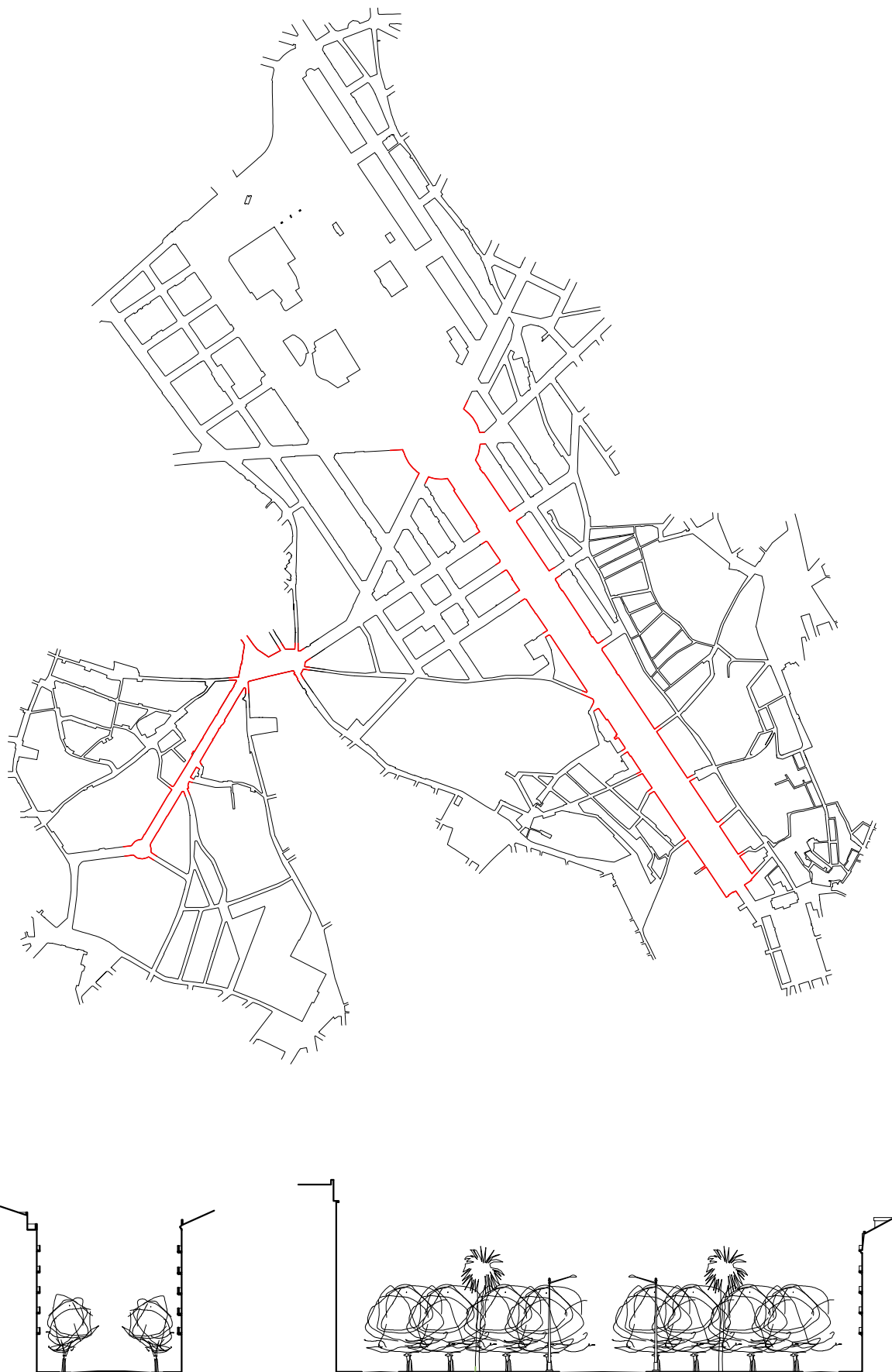


fig. 09.14 • As secções simétricas em eixos estruturantes e de articulação entre tecidos urbanos distintos em ruas preconcebidas.

Avenida Pedro Álvares Cabral; Avenida da Liberdade

a) Traçado das duas Avenidas sobre o traçado urbano das áreas homogêneas envolventes (1:15.000);

b) Secções transversais das várias partes da rua (1:1.000).

lados opostos se terem desenvolvido tecidos urbanos com características distintas, a sua secção transversal é tendencialmente simétrica, ou pelo menos assim entendida no seu conjunto. Mesmo quando o seu traçado atravessa partes da cidade com características muito diferentes e existindo variações na largura do perfil e na natureza dos elementos que o definem.

Esta particularidade contribui para o seu entendimento como elementos com identidade própria, estruturantes e agregadores das distintas realidades urbanas que se desenvolvem nas suas margens. Certamente a concentração de funções terciárias e linhas de transportes públicos ao longo destes eixos não será alheia à sua importância e reconhecimento tanto no contexto da cidade como no contexto mais local que atravessam, mas são as suas características morfológicas que lhes conferem a sua natureza de lugar.²⁶

A forma do traçado destes elementos encontra-se associado às características geomórficas do sítio que as suporta mas a sua secção transversal, pelo contrário, pauta-se por uma regra de composição que se traduz no equilíbrio entre os lados opostos da rua. As pontuais excepções a esta simetria da secção correspondem a espaços de excepção do traçado cuja origem está associada à existência de edifícios de significado colectivo ou a uma localização particular na topografia.

517

...em ruas preconcebidas

No caso de ruas que foram concebidas como elementos que parcialmente se sobrepuseram e rasgaram tecidos edificados, como a Avenida da Liberdade ou a Avenida Pedro Álvares Cabral, também é possível reconhecer a preocupação em que a rua constitua, para além de um canal de movimento, um lugar; a partir da caracterização morfológica desse espaço. Esta criação de carácter da rua traduz-se na consistência espacial que é conferida pela continuidade da secção transversal, especialmente no alinhamento das frentes edificadas e da arborização que reforça o sentido axial da composição.

No caso destes elementos rasgados no tecido urbano preexistente e que se tornaram estruturantes do contexto que atravessam, e por vezes importantes ligações no contexto da própria cidade, apesar das distintas características dos tecidos edificados que existem em ambos os lados destes elementos lineares, o espaço que cada um constitui é uno e constitui uma referência identificadora dos distintos tecidos que margina. Nos casos específicos destas avenidas abertas e edificadas entre meados de oitocentos e as primeiras décadas de novecentos, mesmo quando existem variações significativas do edificado que as margina, desde a origem ou pela sua substituição no tempo, é a permanência e a regularidade dos alinhamentos arborizados que assegura a percepção de simetria da secção transversal que as caracteriza.

Assim, independentemente do processo que os conformou, o equilíbrio da secção transversal, conseguido através do edificado ou da arborização, parece ser uma característica comum aos elementos axiais, ruas e avenidas, que se posicionam como elementos de mediação entre tecidos edificados distintos e são estruturantes dos mesmos.

²⁶ DIAS COELHO, Carlos, CARVALHO SANTOS, Thereza, "O capital genético das redes de espaços públicos: mutações e persistências" in GAZZANEI, Luiz Manoel, AMORA, Ana Albano, *Ordem, Desordem, Ordenamento - Urbanismo e Paisagem*, UFRJ/FAU/PROARQ, Rio de Janeiro, 2009. pp. 284-303.

09.1.3. Síntese do equilíbrio dos lados da secção da rua

Secções assimétricas vs. secções simétricas

Numa **cidade composta a partir da unidade do quarteirão** podem existir quarteirões contíguos com características distintas, o que dá origem a que o espaço entre eles - a rua - tenha lados tão distintos quanto as características dos quarteirões que a limitam lateralmente, ou seja, a rua é espaço de articulação mas essencialmente conforma uma linha de ruptura na cidade. Pelo contrário, numa **cidade composta a partir da unidade da rua** são os lados dos quarteirões que assumem as características de cada rua que marginam, o que pode originar que cada um dos lados do quarteirão seja substancialmente distinto dos restantes, ou seja, a rua conforma um espaço uno e é no espaço interno do quarteirão que existe a linha de ruptura e articulação entre as distintas características do tecido edificado. Mesmo nos tecidos urbanos que aparentemente são compostos a partir da unidade do quarteirão, como a Baixa, as Avenidas Novas ou o Restelo, as ruas consistem em espaços unos em que o equilíbrio entre os seus lados é mais permanente e importante para a ideia de cidade do que o equilíbrio entre as distintas frentes de um mesmo quarteirão, que nunca são percebidas em simultâneo por quem percorre os espaços da cidade. **Lisboa parece assim ser mais uma cidade de ruas que uma cidade de quarteirões**, no sentido da sua unidade de composição partir mais da unidade da rua do que da unidade do quarteirão.

Apesar da simetria da secção transversal ajudar à criação da unidade da rua e à sua apreensão como um lugar, como vimos, a assimetria da secção também pode ajudar à compreensão e identificação dos espaços quando tem origem em factores significantes e caracterizadores do sítio preexistente ou em processos de composição que procuram a caracterização espacial através de mecanismos de composição não simétricos. No entanto, a assimetria da secção de algumas ruas acusam a inconsciência da incerteza que sempre existe no acto de composição do espaço da cidade, ou seja, quando a assimetria da secção transversal é residual e não um propósito consciente torna-se perturbadora da leitura de conjunto dos contextos urbanos onde se insere. A assimetria da secção pode assim contribuir para a caracterização do espaço, quando associada a um processo consciente e com propósito, ou para a sua ilegibilidade, quando é um produto residual.

Se a incerteza do processo de evolução urbana é constante, existe então uma necessidade de garantir que o que é essencial para a caracterização da rua como um lugar não se perca na acção sedimentar do tempo longo. A definição de um faseamento pode ter aqui importância na medida em que pode definir estados intermédios da evolução da implementação de uma operação urbana que constituam momentos de consolidação progressiva. No entanto, mesmo nesse caso não se pode garantir que não exista a eternização de elementos residuais desprovidos de significado enquanto lugares.

Em Lisboa, a construção do espaço a partir de elementos que reforçam o sentido da composição morfológica do espaço parece ser um processo testado e com reconhecida validade para garantir a unidade do espaço, portanto a criação do lugar, independentemente da diversidade do edificado marginal. Por exemplo, no caso das ruas que constituem o traçado urbano das *Avenidas Novas*, são as árvores que detêm um

papel preponderante na definição do espaço, ou seja, apesar da diversidade do edificado, é a unidade dos alinhamentos arborizados que permitem a legibilidade e a identificação das ruas e avenidas como lugares. Esta importância da arborização na conformação do espaço da rua foi particularmente evidente quando foram retiradas as árvores da Avenida de Roma e da Avenida da República durante o processo de renovação e ampliação da rede e estações de metropolitano já no início do século XXI.

09.2. A proporção da secção da rua

A propósito da definição espacial da rua, Alan Jacobs afirma que “*relativamente à definição vertical, parece ser uma questão ao mesmo tempo de proporção e de dimensão absoluta.*”²⁷ Como é óbvio, quanto mais larga for a secção da rua, teoricamente mais altos terão de ser os planos verticais que definem os limites laterais de modo a continuarem a conformar um **espaço canal** que identificamos como uma **rua**. Ainda assim, em alguns casos, podemos ter ainda espaços perfeitamente delimitados e definidos mas com outras características, como por exemplo o estudo de Hans Blumenfeld²⁸ observa: quando um espaço excede os 450 pés (quase 140 metros), a definição espacial torna-se mais fraca e aquele é percebido mais como um **campo** ou um **terreiro** do que com uma **praça**, independentemente da altura das estruturas que conformam o espaço. Centrando a questão na **proporção da secção transversal da rua** conforme Jacobs a aborda, este refere que a maior parte das ruas que são tratadas em *Great Streets* se situam entre as relações (altura/largura) de 1:1.1 e 1:2.5, apesar da mais ampla ter uma relação de 1:4 e a mais estreita uma relação de 1:0.4. E defende que se **na razão de 1:1 existe uma forte definição espacial e até 1:1.65 a definição do canal** que conforma a rua **não se perde**, a partir da razão (altura/largura) de **1:2 a definição espacial do canal da rua começa a rarefazer-se** sendo necessário recorrer à arborização, como exemplifica recorrendo às secções dos *Champs Elysées* (Paris) e do *Paseo de Gracia* (Barcelona).

519

Na nossa experiência das ruas de Lisboa concorremos nestas observações como veremos em seguida, no entanto, uma série de **factores podem influenciar esta percepção** como a **topografia**, a **arborização** ou a existência de elementos como **pontos focais** a preencher o espaço aberto da rua, sejam estes edificados ou naturais. Apesar disso, quanto à organização desta parte, de acordo com os elementos que compõem o nosso *corpus* e tendo em conta a definição espacial que a secção confere ao espaço da rua, escolhemos distinguir tipologicamente as ruas com **predomínio da altura** (com um *ratio* altura/largura superior a 1:1), as ruas com **equilíbrio da altura e da largura** (com um *ratio* altura/largura de 1:1), e as ruas com **predomínio da largura** (com um *ratio* altura/largura inferior a 1:1). A secção transversal da rua, mais do que outra característica morfológica, parece ter estado muito **dependente da legislação** que foi ordenando a edificação na cidade. Assim, acompanharemos a caracterização e tipificação morfológica da proporção da secção da rua com a legislação que esteve na sua origem, quando tal se justificar para melhor entendimento da sua origem, momentos em que deve ser consultado o quadro comparativo em que estão reconstituídas graficamente a evolução das regras de edificação da secção transversal.

²⁷ JACOBS, Allan B., *Great Streets*, The MIT Press, Cambridge (Massachusetts), London (England), 1993. p. 277.

²⁸ BLUMENFELD, Hans, *The Modern Metropolis: Its Origins, Growth, Characteristics, and Planning*, ed. Paul D. Spreiregan, MIT Press, Cambridge, 1967.

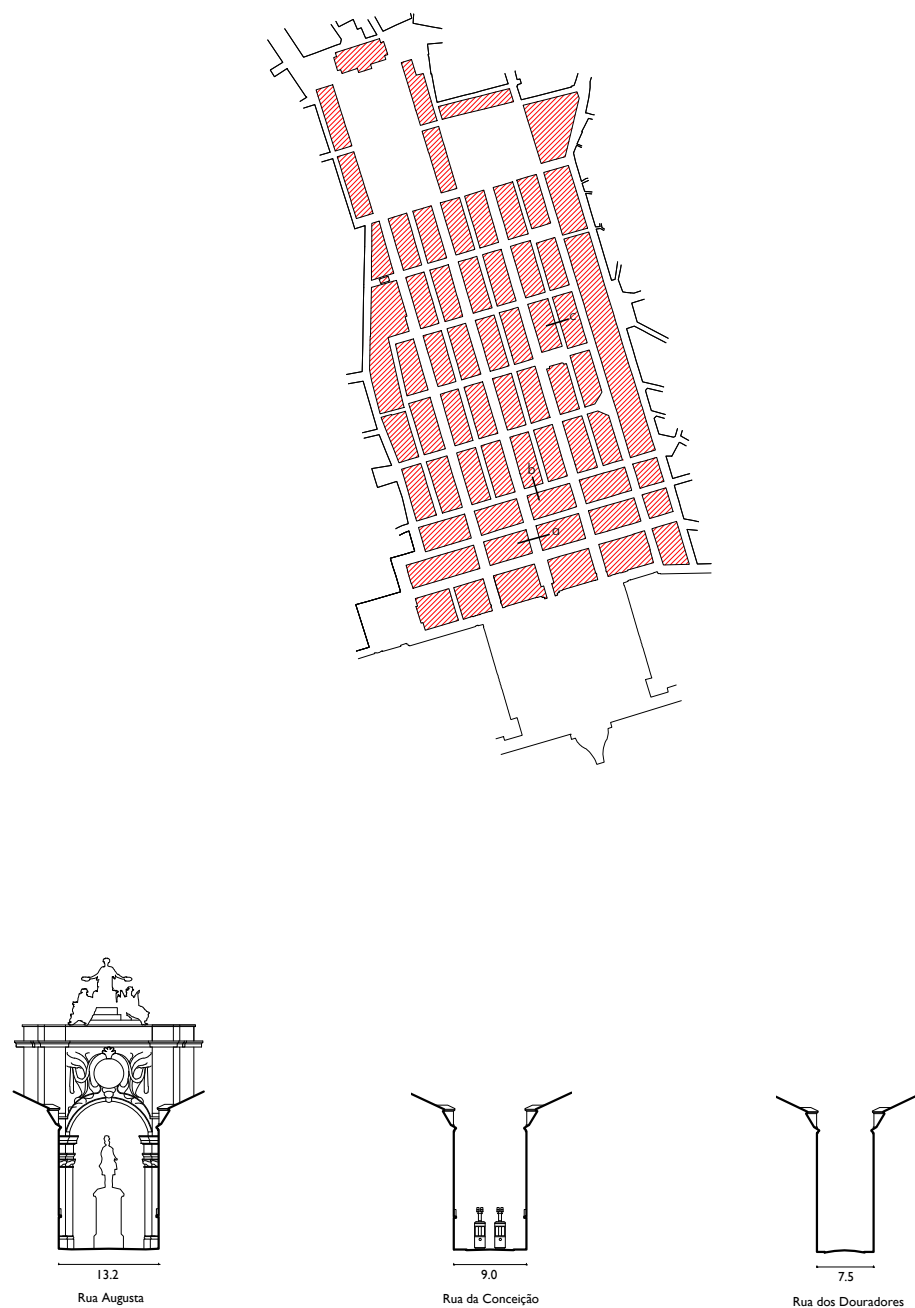
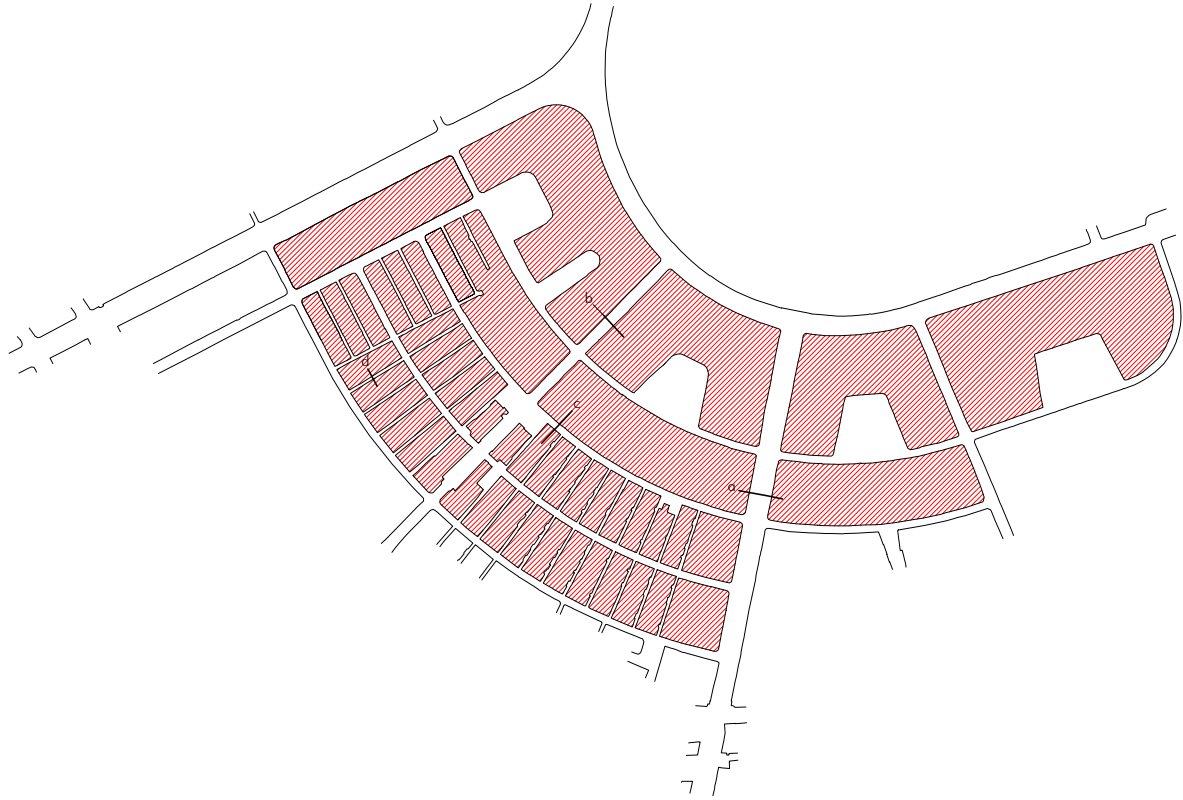


fig. 09.15 • O equilíbrio dos lados da secção da rua. A Baixa Pombalina.

- a) Quarteirões sobre o traçado urbano (1:10.000);
- b) Secções transversais dos tipos hierárquicos de ruas (1:1.000).



521

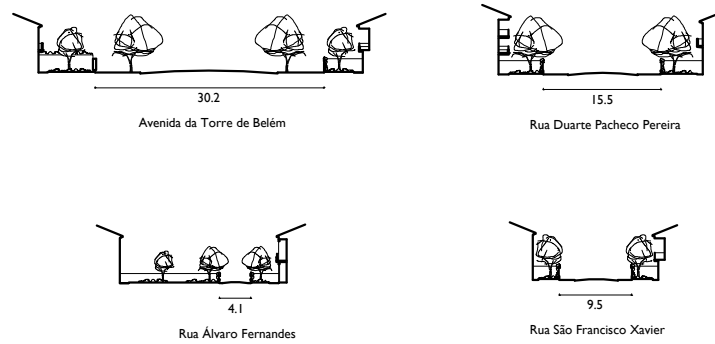


fig. 09.16 • O equilíbrio dos lados da secção da rua. A Baixa Pombalina.

- a) Quarteirões sobre o traçado urbano (1:10.000);
- b) Secções transversais dos diferentes tipos hierárquicos de ruas (1:1.000).

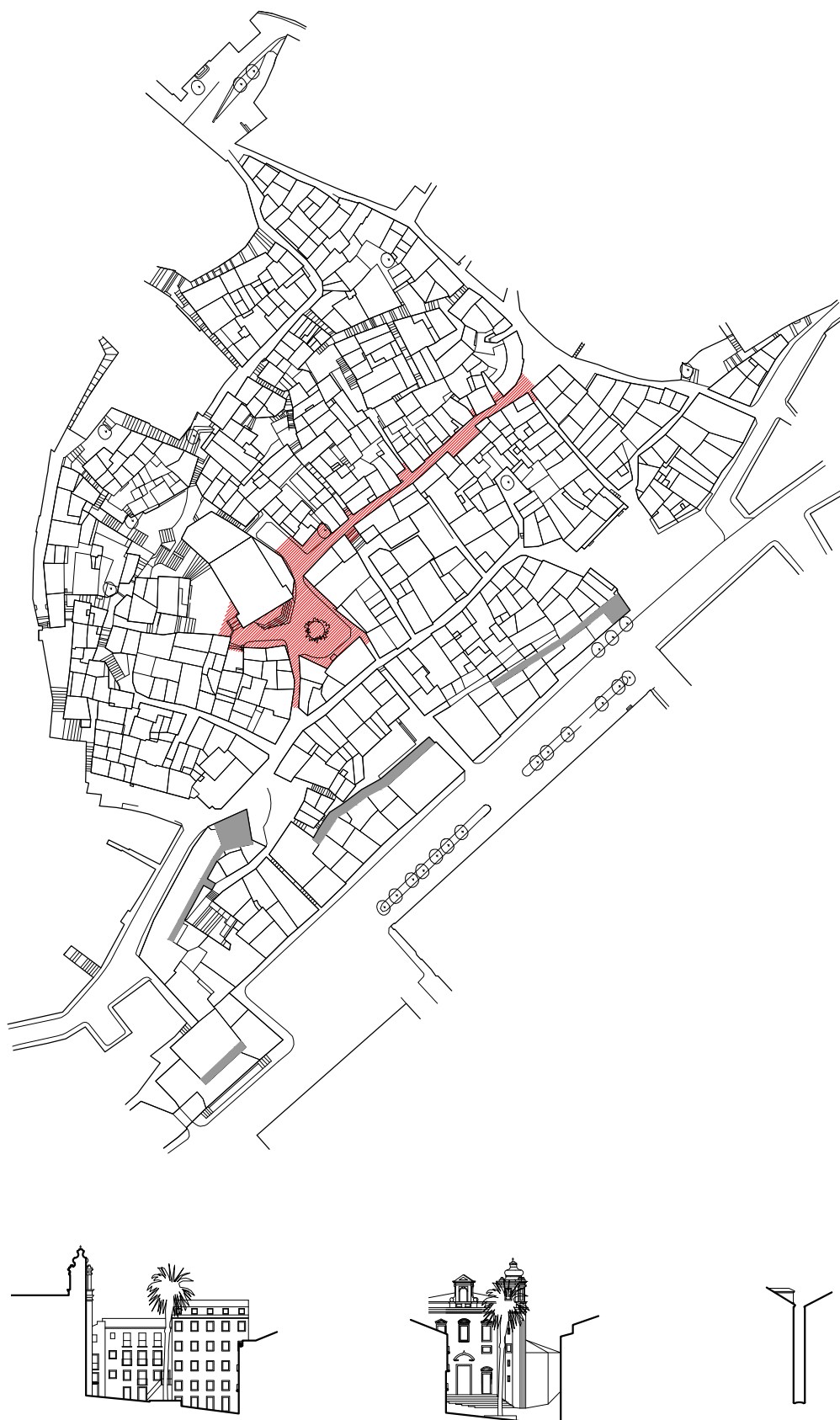


fig. 09.17 • O predomínio da altura. Alfama.

- a) Rua de São Miguel e Largo de São Miguel sobre o tecido urbano (1:2.000);
- b) Secções transversais do Largo de São Miguel e da Rua de São Miguel (1:1.000).

09.2.1. O predomínio da altura

Ratio altura/largura > 1:1

Apesar da possibilidade de edificar novas ruas com um *ratio* altura/largura superior a 1:1 se ter extinguido a partir de decreto municipal de 1930, de facto continuam a existir hoje ruas com **secções mais altas do que largas**. Ou seja, as ruas de que aqui tratamos e nos remetemos ao seu momento de criação ou norma ordenadora por conveniência da sua caracterização e agregação **são-nos tão contemporâneas como aquelas que são edificadas no presente**. Em alguns casos fazem mesmo mais parte do nosso quotidiano e das nossas referências partilhadas que outras ruas edificadas mais recentemente.

Veja-se nas próximas páginas e a título de exemplo algumas secções transversais contemporâneas de ruas de Lisboa herdeiras destes variados processos de controlo da edificação marginal da rua.

Ainda hoje, quando percorremos a parte da cidade que ocupa o espaço envolvido pela Cerca Fernandina, cuja edificação remonta ao século XIV, e que foi preenchido até ao século XVI, em regra encontramos ruas cuja secção transversal apresenta um *ratio* altura/largura igual ou superior a 1:1, mesmo onde existiu a edificação e reedificação de ruas após o terramoto de 1755. Aliás, se observarmos os perfis-tipo propostos e edificados na Baixa Pombalina, verificamos que a secção mais ampla é conformada por um *ratio* 1:1 nas ruas principais, sendo que nas ruas secundárias e travessas o *ratio* parece situar-se em 1.5:1 ou 1.618:1.²⁹ Ou seja, mesmo no caso mais excepcional, a Rua Augusta, a secção transversal não ultrapassava, na origem, o *ratio* 1:1.

A **definição espacial** que estas secções conferem à rua é grande, particularmente porque a contiguidade dos edifícios também contribui para a conformação do espaço. Para além disso, as **qualidades cenográficas** do ambiente urbano que são geradas nas relações de abertura que surgem quando a rua desagua em largos e praças, mesmo que não tenham dimensões muito amplas, são sempre enfatizadas pelo contraste entre a natureza espacial de canal da rua e a amplitude do espaço público de excepção, como por exemplo sucede quando se percorre a Rua de São Miguel até ao Largo de São Miguel.

A preocupação em limitar a altura dos edifícios, portanto também com a proporção da secção, existia já no período Manuelino, como pode ser comprovado através de diferentes documentos como por exemplo numa Carta Régia de 1517 que doava um chão *“para mandar fazer casas e lojas para agazalhar pão e as paredes que ahi assim fizer para as ditas casas não passarão de altura até 25 palmos”*³⁰ No entanto, esta formalidade parece ser uma excepção durante a realização das operações urbanas quinhentistas como a Vila Nova da Oliveira, a Vila Nova de Andrade e o Bairro Alto de São Roque, exemplos próximos no

²⁹ Estes *ratios* correspondem aos valores que se deduzem a partir das secções das ruas secundárias e travessas propostas no Plano da Baixa (1:1.5) e nas observações de Vítor Lopes dos Santos (1:1.618) na sua tese de doutoramento, *“O Sistema Construtivo Pombalino em Lisboa em Edifícios Urbanos Agrupados de Habitação Colectiva – Estudo de um Legado Humanista da Segunda Metade do Séc. XVIII”*, particularmente na página 11.3.3.51, onde propõe como interpretação um traçado regulador do desenho da secção da rua a partir do rebatimento da secção áurea do quadrado desenhado a partir da largura da rua.

³⁰ VIEIRA DA SILVA, Augusto, *As Muralhas da Ribeira de Lisboa*. vol. II, pp. 135-136.





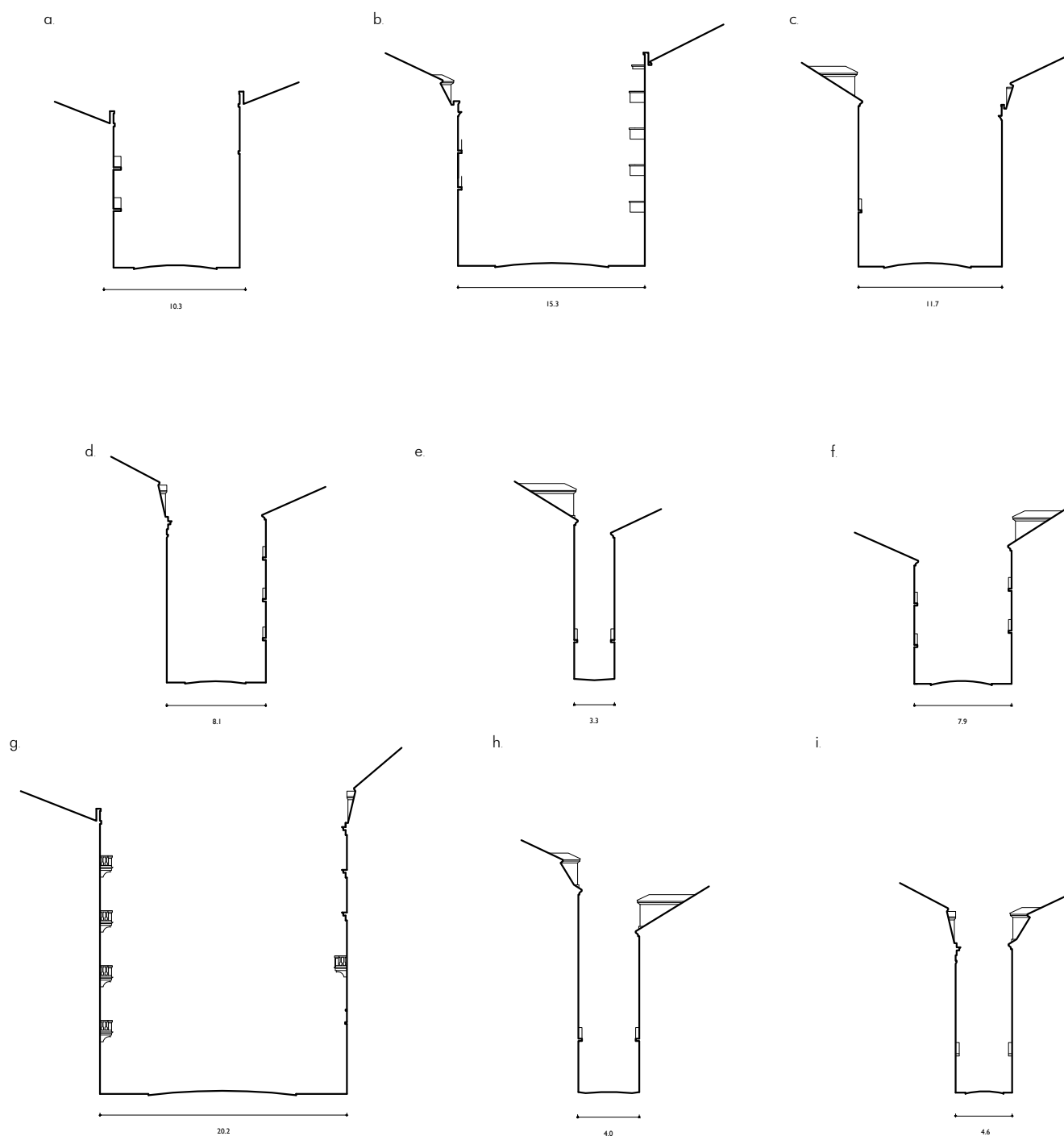


fig. 09.18 • O predomínio da altura. Ruas de diferentes zonas homogêneas centrais de Lisboa.

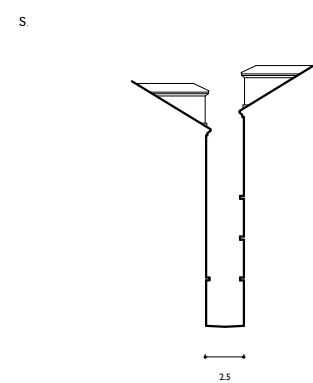
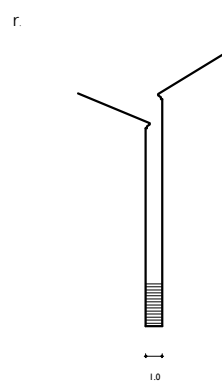
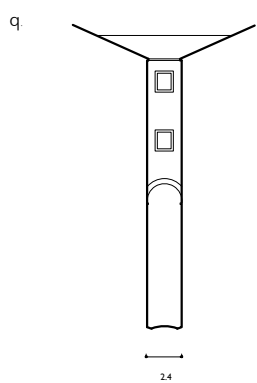
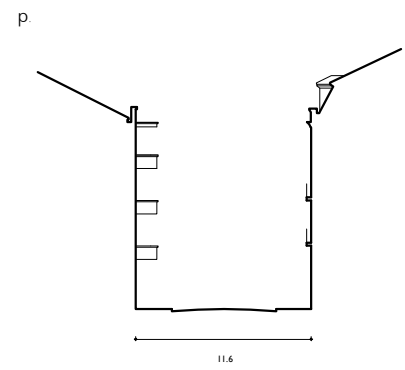
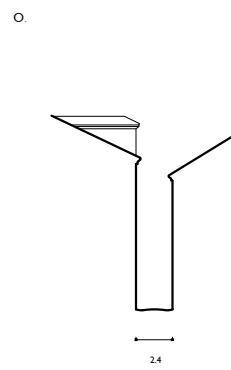
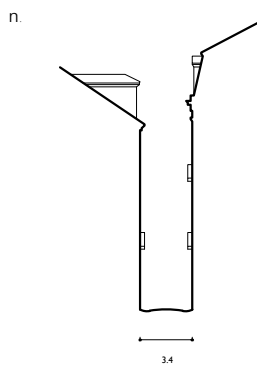
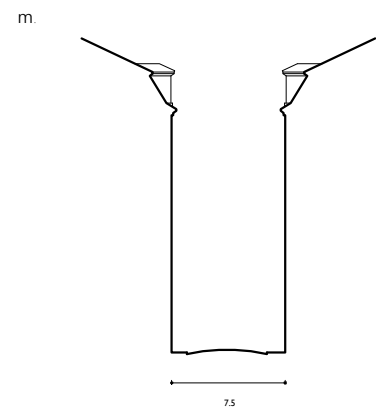
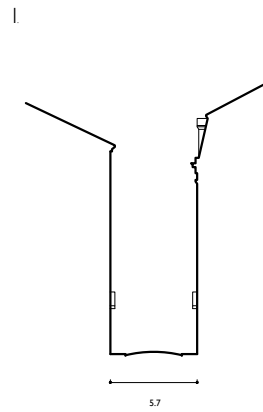
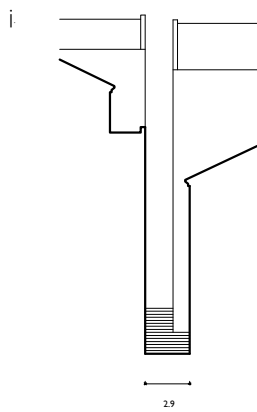
Páginas anteriores - Localização das ruas no traçado urbano de Lisboa (1:15.000).

Secções transversais (1:500):

a) Rua da Indústria; **b)** Rua 4 de Infantaria; **c)** Rua das Janelas Verdes;

d) Rua Dr. Teófilo Braga; **e)** Rua Vicente Borge; **f)** Calçada Engenheiro Miguel Pais;

g) Rua Luciano Cordeiro; **h)** Travessa da Queimada; **i)** Rua das Gáveas;



j) Escadinhas da Oliveira; l) Rua da Condessa; m) Rua dos Douradores;
n) Beco das Farinhas; o) Rua do Capelão; p) Rua Maria Andrade;
q) Travessa de São João da Praça; r) Escadinhas do Terreiro do Trigo; s) Rua de São Miguel.

tempo e no espaço mas situados respectivamente dentro e fora do perímetro da cidade envolvido pela Cerca Fernandina.³¹ No documento que estabelecia as condições para a arruação e edificação nas terras do Convento do Carmo, que passaram a ser a Vila Nova da Oliveira, encontramos uma referência que foi transcrita por Gustavo de Matos Sequeira em *O Carmo e a Trindade* relativa ao estabelecimento formal de uma altura máxima que seria de 10 palmos acima do chão da rua e o que resultasse do lado da encosta.³² Apesar disso, esta limitação parece dever-se mais à especificidade do contexto topográfico acidentado do que a um princípio de composição da secção da rua, que nesse caso teria um *ratio* altura/largura inferior a 1:2, o que seria verdadeiramente excepcional para a altura tendo em conta o conhecimento que existe de como seria Lisboa na época. Nos outros casos não encontramos referências à altura dos edifícios, no entanto, a singularidade desta definição não é sinónimo da sua inexistência, aliás, se existiam normas bem definidas para o alinhamento das frentes edificadas e características da sua construção, poderiam existir regras para a sua altura, apenas ainda desconhecidas. Sabendo que o sistema jurídico que se praticava era parcialmente herdeiro do Direito Romano e que existiram normas avulsas que impuseram limites à altura máxima das construções estabelecidas por Augusto em 70 pés (20,74 metros) e por Trajano em 60 pés (17,77 metros),³³ não seria de estranhar a existência de normas semelhantes adoptadas em períodos posteriores.

No entanto, mesmo a preocupação em estabelecer uma norma compositiva para o traçar da rua e parcelário poderia ser suficiente para regular a **definição da rua** uma vez que a **altura do edificado** na época estaria **dependente da tecnologia construtiva** e da altura máxima razoável para **aceder ao último piso por escadas**. Por exemplo, no Bairro Alto Carita identifica duas tipologias de ocupação distintas que podem ter coexistido na origem da edificação do bairro: edifícios com térreo ou térreo + 1 piso; e edifícios com térreo + 2 ou 3 pisos.³⁴ Ou seja, apenas como excepção os edifícios teriam mais de 4 pisos de altura e esses casos seriam situações muito pontuais.

Assim, a secção nestas ruas e travessas, que teriam em regra uma largura de 24 palmos (5,28 metros) ou de 20 (4,4 metros) palmos respectivamente, teria uma proporção altura/largura variável sensivelmente entre 2,6:1 e 1:1.

Estas distintas ocupações traduzem uma transição que se processava entre uma realidade mais rural e uma realidade plenamente urbana que coexistiam às portas da cidade e que transparece na secção transversal. Ou seja, a passagem da habitação unifamiliar, que ainda comporta um logradouro traseiro produtivo e conforma uma secção de rua relativamente ampla, para a habitação plurifamiliar em altura, que conforma

³¹ A reconstituição gráfica das secções transversais dos arruamentos destas operações urbanas pode ser consultada no quadro comparativo da evolução das regras de edificação da secção transversal.

³² "...que as casas que se no dito chão fizerem se não possam mais erguer que dez palmos do chão para cima e contra a barroca poderão sobradar quanto quizerem..." in Documento transcrito por MATOS SEQUEIRA, Gustavo, *O Carmo e a Trindade*, vol. I, Publicações Culturais da Câmara Municipal de Lisboa, 1939, p. 255.

³³ ALVES CORREIA, Fernando, *Manual do Direito do Urbanismo*, vol. I, Almedina, Coimbra, 2006 (3ª ed.) p. 139.

³⁴ CARITA, Hélder, *Bairro Alto, Tipologias e Modos Arquitectónicos*, Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa, 1994, pp. 107-119.

uma secção de rua com forte definição formal. Situações que ainda hoje se podem reconhecer nas ruas do Bairro Alto não obstante a progressiva densificação que se verificou ao longo do tempo.

No século XVIII parece existir já a consolidação de uma normativa para a altura das secções das ruas relativamente à sua largura, e não só para regular o alinhamento e as projecções de saliências das fachadas dos edifícios que marginavam a rua, ou seja, para a definição integral do perfil da secção transversal, particularmente com as operações urbanas promovidas durante o período Joanino³⁵ nas imediações do Largo do Rato, em Santa Isabel e junto ao Colégio dos Nobres.³⁶

Este controlo vai atingir o pleno com o Plano Pombalino de 1758 para a reedificação da cidade após o terramoto, em que todo o desenho das fachadas das ruas era predefinido, portanto também a secção transversal. Mas, como referimos, também aí predominavam as ruas com um *ratio* altura/largura da secção de 1:1 até 1.618:1, justificadas pela segurança em caso de novo terramoto. Proporções aproximadas às propostas nas instruções de 9 de Abril de 1756 para as ruas traçadas num dos planos de expansão ocidental da cidade por Manuel da Maia³⁷ e também à proporção de 3:2 (=1.5:1) da secção-tipo proposta por José Figueiredo Seixas no seu Tratado da Ruação tanto para as ruas principais, de 50 palmos de largura, como para as secundárias, de 25 palmos de largura.³⁸

Curiosamente, este *ratio* de 3:2 é semelhante ao praticado tradicionalmente na cidade de Paris e instituído em 1784,³⁹ apenas substituído pela regra Haussmaniana para a secção das ruas, já em 1859, que apesar de tudo vem alterar pouco as proporções entre a largura da rua e altura até à cornija.⁴⁰

Apenas em meados do século XIX temos uma legislação nacional, portanto abrangendo também a cidade de Lisboa, que, ao estabelecer a necessidade e condições de elaboração de um *Plano Geral de Melhoramentos da Capital* por uma Comissão específica,⁴¹ define também um conjunto de prescrições para a edi-

³⁵ Consulte-se o quadro comparativo com a reconstituição gráfica da evolução das regras de edificação da secção transversal.

³⁶ Conforme descrevemos no **Capítulo 02 - O tempo e a forma das ruas em Lisboa**.

³⁷ "...empregandose nas ruas principaes, e de mayor comprim.º a largura de 60 palmos, e nas menos principaes de 40p.mos e nas travessas de 30 (...) desenhando tambem prospectos de casas de dous pavim.os sobre as lojas, o 1º com janellas rasgadas, o 2º com peitosris: Para as casas nobres se formarão prospectos de diversas portadas com mais nº de janelas mas não de mayores alturas, por não alterar a principal regularid.e." Biblioteca Nacional de Portugal, Man. 457, fl. 340 vs. in ROSSA, Walter, "No 1º Plano" in TOSTÕES, Ana; ROSSA, Walter (coord.), *Lisboa, O Plano da Baixa Hoje*, Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa, 2008. p. 66.

³⁸ "...assim tambem tendo ascasas ordinariamente tres sobrados, que com oandar das logeas fazem quatro andares, e para as salas serem desafogadas em altura, terão dealto em cada um andar 18 3/4 palmos pela razão, que adiante se dirá, e juntos os palmos dos quatro andares fazem 75. os da altura da casa. E assim tomando para a largura da rua dois terços de 75., vem a ter a rua de largura sincoenta palmos, que he amedida, que deve ter." *Tratado de Ruação*, fl. 10. in GOMES, Luís Miguel Martins, *Geometria nos traçados urbanos de fundação portuguesa o Tratado da Ruação de José Figueiredo Seixas*, Dissertação de Mestrado defendida no ISCTE, Lisboa, 2007. p. 183.

³⁹ JACOBS, Allan B., *Great Streets*, The MIT Press, Cambridge (Massachusetts), London (England), 1993. p. 277; e também LOYER, François, *Paris, Nineteenth Century: Architecture and Urbanism*, Abbeville Books, New York, 1988. p. 121.

⁴⁰ SABATÉ, Joaquín, *El proyecto de la calle sin nombre. Los reglamentos urbanos de la edificación París-Barcelona.*, Colección Arquithesis, núm. 4, Fundación Caja de Arquitectos, Barcelona, 1999. PP. 85-91.

⁴¹ Referimo-nos ao Decreto de 31 de Dezembro de 1864, particularmente o seu Título III, exclusivamente dedicado às *Disposições relativas às edificações no interior das cidades villas e povoados*, que principia por obrigar à elaboração de um *Plano Geral de Melhoramentos da Capital*. Este decreto é mesmo considerado por Fernando Gonçalves como uma das primeiras tentativas de estabelecer uma legislação de urbanismo moderno em Portugal, conf. GONÇALVES, Fernando, *Evolução Histórica do Direito do Urbanismo em Portugal (1851-1988)*, LNEC, Lisboa, 1989, p.24.

ficação de novas e correcção de antigas ruas. Deste modo, as novas ruas deveriam ter uma largura mínima de 10 metros e uma inclinação máxima de 7%, enquanto as alturas máximas dos edifícios que marginavam as ruas variava entre os 8 metros para ruas até 7 metros de largura e os 19 metros para ruas com largura superior a 18 metros.⁴²

Assim, temos que o ângulo entre o plano do chão da rua e o limite do edifício do lado oposto da rua seria próximo dos 48°, obviamente com excepção das ruas mais estreitas que 7 metros e mais largas que 18 metros. Esta amplitude da secção, proposta num contexto em que se colocavam as questões da salubridade dos espaços da cidade, foi seguramente informada pelo contexto legislativo internacional, nomeadamente referente à cidade de Paris que na época servia de modelo às restantes cidades Europeias.⁴³

Passados apenas três anos, a Lei de 2 de Julho de 1867 veio alterar os limites impostos anteriormente ampliando a altura máxima relativa à largura da rua,⁴⁴ provavelmente por terem existido questões quanto à sua implementação afectar o direito dos proprietários utilizarem a sua propriedade como melhor lhes conviesse, por exemplo à semelhança do que sucedeu em relação à *Ordenanza* de 1856 em Barcelona.⁴⁵ Assim, a nova legislação permitia, para ruas da mesma largura, ter fachadas marginais com altura comparativamente superior; a saber: para as ruas até 5 metros de largura admitia edifícios com altura até 12 metros; para ruas com largura entre 5 e 7 metros permitia edifícios com 15 metros de altura; e, para ruas com largura superior a 7 metros possibilitava uma altura máxima de 20 metros para o edificado marginal.

Traduzindo estes *ratios* para medidas angulares entre o plano do chão da rua e o limite superior da fachada do lado oposto, temos valores que oscilam entre os 58° e os 71°, o que significava a quase duplicação da capacidade construtiva de uma mesma parcela.⁴⁶

Em qualquer dos casos, a legislação admitia secções com um ratio altura/largura que ultrapassava 1:1. Aliás, nas ruas da cidade de Lisboa edificadas até ao início do século XX é possível encontrar sem esforço secções transversais de ruas que são mais altas do que largas. O próprio *Reglamento de Salubridade das Edificações Urbanas*, publicado em 1903, permitia edificar com um *ratio* altura/largura superior a 1:1, ainda que ligeiramente e apenas em alguns casos, possibilidade que ficou limitada com a publicação do *Reglamento Geral da Construção Urbana para a Cidade de Lisboa* em 1930.

⁴² Consulte-se no quadro comparativo da evolução das regras de edificação da secção transversal a reconstituição gráfica das normas constantes do Decreto de 31 de Dezembro de 1864

⁴³ LISBOA, Maria Helena, *Os Engenheiros em Lisboa. Urbanismo e Arquitectura (1850-1930)*, Livros Horizonte, Lisboa, 2002. pp-102-104.

⁴⁴ Existem aqui paralelos com a evolução da legislação com o mesmo propósito e no mesmo período em cidades como Paris ou Barcelona, em que também existe a ampliação ligeira da capacidade construtiva no tempo relativamente à mesma largura de rua, seja feita através do aumento da cêrcea da fachada ou da ampliação do recuo acima da cornija, conf. SABATÉ, Joaquín, *El proyecto de la calle sin nombre. Los reglamentos urbanos de la edificación París-Barcelona*, Colección Arquíthesis, núm. 4, Fundación Caja de Arquitectos, Barcelona, 1999.

⁴⁵ SABATÉ, Joaquín, *El proyecto de la calle sin nombre. Los reglamentos urbanos de la edificación París-Barcelona*, Colección Arquíthesis, núm. 4, Fundación Caja de Arquitectos, Barcelona, 1999. pp. 219-221 e 303.

⁴⁶ Consulte-se no quadro comparativo da evolução das regras de edificação da secção transversal a reconstituição gráfica das normas constantes da Lei de 2 de Julho de 1867.

A legislação de 1903⁴⁷ procurava dotar os edifícios de condições de salubridade mínimas, o que condicionou o estabelecimento de alturas máximas do edificado condicionado ao afastamento entre as frentes de rua. Estas razões, estabelecidas através de um conjunto de intervalos, não são proporcionais e a linha que une a base de um dos lados da rua à cornija do lado oposto apresenta ângulos com o plano do chão da rua que maioritariamente se situam abaixo dos 57°, podendo excepcionalmente, nas ruas com menos de 7 metros de largura, ultrapassar esse ângulo teoricamente até aos 90°.

No entanto, o estabelecimento de uma largura mínima de 10 metros para as novas ruas implicava a manutenção de um ângulo máximo de 60°, para uma largura de 10 metros e uma altura de 17 metros que correspondia a $r/c + 3$ pisos. Ou seja, um *ratio* máximo de 1.7:1 que baixava nas ruas de maior largura, por exemplo 1.21:1 para ruas com 14 metros de largura sendo permitido a edificação de edifícios até 17 metros, ou 1.11:1 nas ruas com 18 metros de largura em que se permitia a edificação de edifícios até 20 metros de altura.

531

Os 20 metros pautavam a altura máxima do edificado, correspondendo a edifícios com $r/c + 5$ pisos, sendo que em qualquer caso era permitido o aproveitamento das águas furtadas do telhado desde que não alterasse o madeiramento do mesmo. Esta altura máxima prender-se-ia com a própria razoabilidade de acesso por escadas até ao último piso. Assim, não existindo uma dimensão máxima para a largura da rua, o *ratio* altura/largura decresceria a partir daqui.

Apesar desse facto, uma vez que uma das operações realizadas em Lisboa inseridas no processo de *aformoseamento* da cidade da segunda metade do século XIX consistiu na introdução de alinhamentos de árvores nas ruas mais largas,⁴⁸ não devemos esquecer o papel da arborização na conformação da secção destas ruas, tema a que regressaremos em maior detalhe quando tratarmos as secções com um *ratio* inferior a 1:1.

09.2.2. O equilíbrio da altura e da largura

Ratio altura/largura = 1:1

Actualmente, na cidade de Lisboa, salvo instrumento de gestão territorial aprovado que se sobreponha, a regra legal é que a altura da fachada dos edifícios que estão alinhados com a frente da rua não pode ser superior à largura da rua, a não ser que a altura preexistente já seja superior. Assim, a maior definição espacial com que a rua pode ser edificada hoje em dia tem uma razão de 1:1.

Conseguimos traçar a origem directa desta regra, actualmente presente no *Regulamento Geral das Edificações Urbanas* (RGEU),⁴⁹ ao *Regulamento Geral da Construção Urbana* (RGCU), aprovado em sessão de 28

⁴⁷ Consulte-se no quadro comparativo da evolução das regras de edificação da secção transversal a reconstituição gráfica das normas constantes do *Regulamento de Salubridade das Edificações Urbanas*, publicado em 1903

⁴⁸ SILVA, Raquel Henriques da, "Lisboa Reconstruída e Ampliada (1758-1903)" in TOSTÕES, Ana, ROSSA, Walter, *Lisboa 1758, O Plano da Baixa Hoje*, Catálogo da Exposição, Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa, 2008. p.161

⁴⁹ *Regulamento Geral das Edificações Urbanas - Decreto-Lei n.º 38 382 de 7 de Agosto de 1951*:

de Agosto de 1930 e publicado através do *Edital de 6 de Dezembro de 1930*, inserida num capítulo com preocupações ao nível da “salubridade das edificações”.⁵⁰ Curiosamente, na parte que respeita as “condições estéticas das edificações urbanas” do mesmo regulamento municipal, no Art. 73.º, 3.ª, parte-se do princípio e é aconselhado que nas ruas das áreas centrais e nas ruas com 20 ou mais metros de largura da coroa exterior “as fachadas dos edifícios encostados e de alinhamento contínuo deverão, em regra, elevar-se até à altura máxima”⁵¹, que segundo o Art.º 113.º seria uma altura igual à largura da rua ou um máximo de 21 metros.⁵² Ou seja, se por um lado a salubridade dos edifícios regra uma altura máxima relativa à largura da rua, por outro lado a noção de que a rua e a própria cidade necessitavam de compacidade e densidade para a sua qualidade espacial informava que esse limite de construção fosse esgotado.

Outra justificação razoável desta norma, apesar de se integrar num capítulo dedicado à “estética das Edificações Urbanas” do regulamento, prende-se com uma questão mais pragmática de economia das infraestruturas urbanas, ou seja, se as infraestruturas estavam dimensionadas pela ocupação máxima, não deveriam ser edificadas novas áreas enquanto as existentes não esgotassem a sua capacidade.

Relativamente ao plano de fachada dos edifícios, para além desta recomendação, o *Regulamento Geral da Construção Urbana* estabelecia também, no Art. 88.º, os limites até onde era possível a existência de saliências, balanços e varandas, na fachada principal, cuja dimensão estava dependente da largura da rua e do número de pisos do edifício, conforme a nossa representação gráfica que traduz o articulado.⁵³ Esta legislação estabelecia dois gabaritos: o primeiro para a altura da fachada principal, e portanto da edificação,

“Artigo 59.º

A altura de qualquer edificação será fixada de forma que em todos os planos verticais perpendiculares à fachada nenhum dos seus elementos com excepção de chaminés e acessórios decorativos, ultrapasse o limite definido pela linha recta a 45.º, traçada em cada um desses planos a partir do alinhamento da edificação fronteiria, definido pela intersecção do seu plano com o terreno exterior.

§ 1.º Nas edificações construídas sobre terrenos em declive consentir-se-á, na parte descendente a partir do referido plano médio, uma tolerância de altura até ao máximo de 1 m,50.

§ 2.º Nos edifícios de gaveto formado por dois arruamentos de largura ou de níveis diferentes, desde que se não imponham soluções especiais, a fachada sobre o arruamento mais estreito ou mais baixo poderá elevar-se até à altura permitida para o outro arruamento, na extensão máxima de 15 metros.

§ 3.º Nas edificações que ocupem todo o intervalo entre dois arruamentos de larguras ou níveis diferentes, salvo nos casos que exijam soluções especiais, as alturas das fachadas obedecerão ao disposto neste artigo.

§ 4.º Em caso de simples interrupção de continuidade numa fila de construções poderá o intervalo entre as duas edificações confinantes ser igual à média das alturas dessas edificações, sem prejuízo, no entanto, do disposto no artigo 60.º.

Artigo 60.º

Independentemente do estabelecido no artigo anterior, a distância mínima entre fachadas de edificações nas quais existam vãos de compartimentos de habitação não poderá ser inferior a 10 metros.

§ Único. Tratando-se de arruamentos já ladeados, no todo ou na maior parte, por edificações, as câmaras municipais poderão, sem prejuízo do que esteja previsto em plano de urbanização aprovado, estabelecer alinhamentos com menor intervalo, não inferior, contudo, ao definido pelas construções existentes.

Artigo 61.º

Independentemente do disposto nos artigos 59.º e 60.º, e sem prejuízo do que esteja previsto em plano de urbanização aprovado, as câmaras municipais poderão estabelecer a obrigatoriedade, generalizada ou circunscrita apenas a arruamentos ou zonas determinadas em cada localidade, da construção de edificações recuadas em relação aos limites do arruamento, qualquer que seja a largura deste, e fixar também quer a profundidade mínima deste recuo, quer a natureza do arranjo e o tipo da vedação dos terrenos livres entre o arruamento e as fachadas.”

⁵⁰ Regulamento Geral da Construção Urbana para a Cidade de Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, 6ª edição, Lisboa, 1945. pp. 59-61.

⁵¹ Art. 74.º, 3.ª, Regulamento Geral da Construção Urbana para a Cidade de Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, 6ª edição, Lisboa, 1945. p. 51.

⁵² Regulamento Geral da Construção Urbana para a Cidade de Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, 6ª edição, Lisboa, 1945. pp. 59-61.

⁵³ Consulte-se no quadro comparativo da evolução das regras de edificação da secção transversal a reconstituição gráfica das normas constantes do Regulamento Geral da Construção Urbana (1930).

e o segundo para os elementos salientes da mesma.

Não nos parece simples coincidência as semelhanças destas disposições com as do *Decreto de 13 Agosto de 1902* que em França estabelecia um sistema de gabaritos para o mesmo tipo de elementos: altura da fachada (e recuo a partir da cornija) e saliências. A importação não surpreende tendo em conta as relações culturais arquitectónicas e urbanas entre Paris e Lisboa na altura.⁵⁴ Assim, gabaritos curiosamente muito semelhantes, apenas menos generosos em Lisboa na altura da fachada dos edifícios, admitiam em média menos cinco metros, e um pouco mais generosos nas saliências uma vez que a linha de separação entre o “*embasamento*” e o “*corpo*” do edifício localizava-se um pouco mais abaixo numa altura fixa, não dependendo da largura da rua como em Paris, e que a dimensão admitida para os balanços, apesar de também dependerem da largura da rua, era superior em Lisboa.

Independentemente desta regra legal se tornar permanente na edificação das fachadas das ruas da cidade com *ratio* 1:1 apenas a partir de 1930, o quadrado como referência para o desenho da secção da rua pode ser considerado como uma forma básica ideal que surge em diferentes períodos históricos urbanos de Lisboa. Mesmo quando a secção proposta não tem um *ratio* 1:1, muitas vezes parte do quadrado como base matricial para a construção da proporção, como por exemplo deduzimos a partir das secções das ruas quinhentistas ou de um modo mais seguro a partir da secção das ruas da Baixa Pombalina.⁵⁵

533

Assim, se não antes, pelo menos a partir do século XVIII, encontramos exemplos de secções transversais quadradas, algumas subsistindo na cidade até hoje, que podem ser comparados e enquadrados com casos internacionais coevos de referência. Por exemplo, as principais ruas da Baixa Pombalina idealmente partilham a proporção da secção, um quadrado de 60 palmos (13,2 metros) de lado, o que é proporcionalmente equivalente à secção da Rua Arquitecto Rossi (*Ulitsa Zhdchego Rossi*) em São Petersburgo, edificada cerca de 70 anos depois, entre 1828 e 1834, com 72 pés (22 metros) de lado e um comprimento de 220 metros, com base num cânone clássico de composição.

A questão da proporção da rua parece ser uma preocupação mais evidente apenas a partir do século XVIII, com a introdução de uma legislação própria não só no caso português mas também em outros países europeus.⁵⁶ Este facto não significa que antes não existisse a mesma preocupação, apenas que é acentuada essa necessidade por motivos ligados à salubridade urbana. Questões que se tornam mais prementes no século seguinte devido aos efeitos da industrialização nas cidades. O que pode ser confirmado pela sucessão de normas legais relacionadas com a edificação, particularmente justificadas pela suas condições de salubridade e segurança que são publicadas ao longo do século XIX.

Como vimos para o caso de Lisboa, a legislação que definiu proporções para as secções das ruas a

⁵⁴ LOBO, Margarida Souza, *Planos de Urbanização. A Época de Duarte Pacheco*, Porto, DGOTDU e FAUP Publicações, 1995, p.

⁵⁵ Consulte-se a este propósito o quadro comparativo da evolução das regras de edificação da secção transversal

⁵⁶ SABATÉ, Joaquín, *El proyecto de la calle sin nombre. Los reglamentos urbanos de la edificación París-Barcelona.*, Colección Arquithesis, núm. 4, Fundación Caja de Arquitectos, Barcelona, 1999.

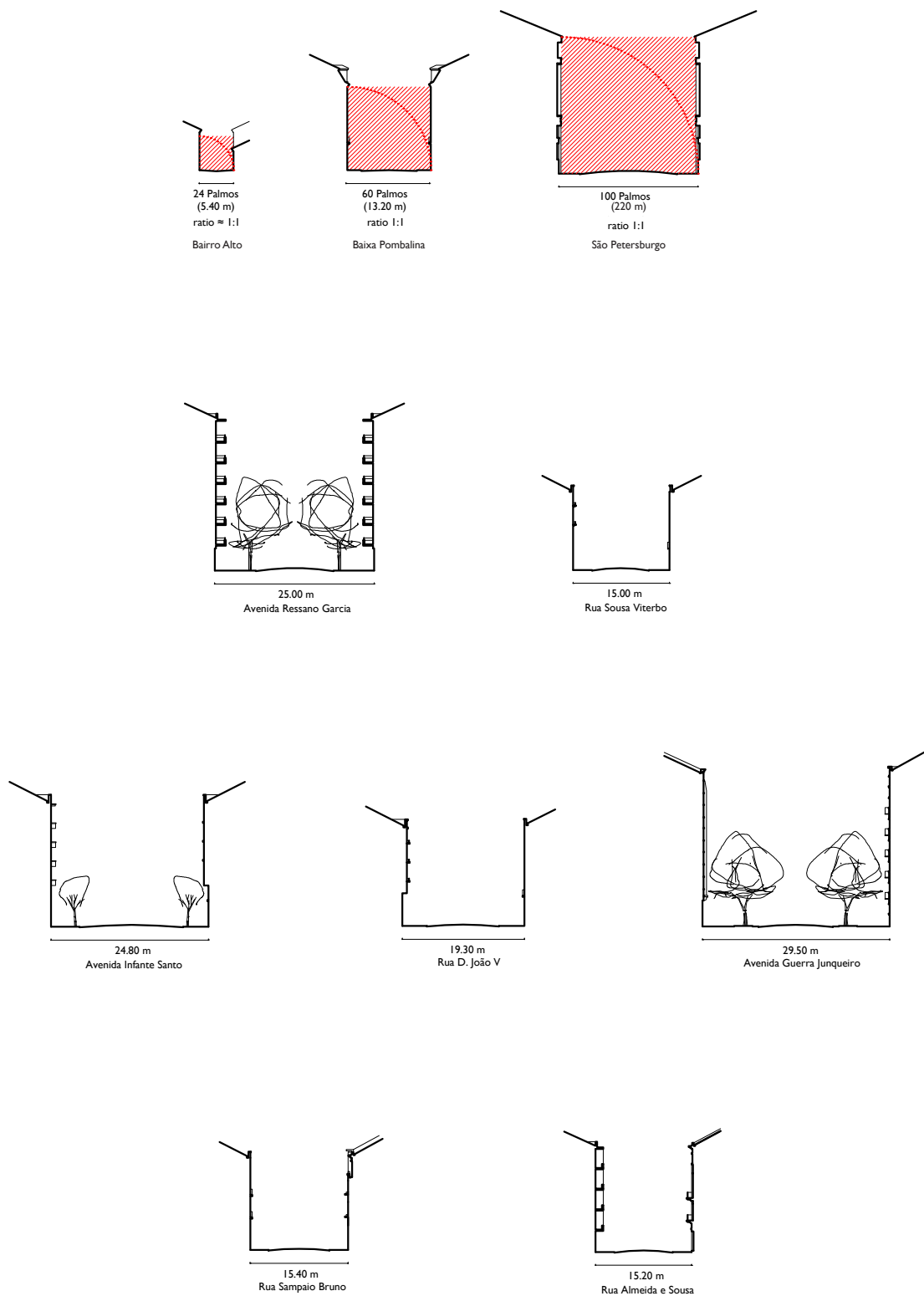


fig. 09.19 • O equilíbrio da altura e da largura. Secções transversais (1:1.000).

- a) Comparação entre a reconstituição de uma rua do Bairro Alto, a Rua Augusta e a *Ulitsa Zodchego Rossi* (São Petersburgo);
- b) Avenida Ressano Garcia (Bairro Azul) e Rua Sousa Viterbo (Bairro Lopes);
- c) Avenida Infante Santo (Estrela), Rua D. João V (Amoreiras) e Avenida Guerra Junqueiro (Alameda);
- d) Rua Sampaio Bruno e Rua Almeida e Sousa (Campo de Ourique).

partir da sua largura foi-se tendencialmente aproximando do *ratio* altura/largura máximo 1:1 que existe actualmente. A legislação que regrou a altura das edificações até 1930 fazia-o de acordo com intervalos de dimensão para a largura das ruas, ou seja, ruas com larguras substancialmente distintas poderiam ter a mesma capacidade construtiva se se situassem no mesmo intervalo mas ruas que tivessem larguras imediatamente acima ou abaixo de um valor de charneira de intervalo teriam capacidades construtivas substancialmente distintas, o que introduzia uma desigualdade entre proprietários apenas resolvida com a publicação do *Regulamento Geral da Construção Urbana* que definia para qualquer largura de rua a mesma capacidade proporcional de construção ao definir uma altura máxima igual à largura da rua, ou seja, um *ratio* 1:1. Esta progressão contínua era mais igualitária que as antecedentes e a própria legislação salvaguardava um conjunto de excepções que permitiam em alguns casos ultrapassar a regra geral. Por outro lado, era mantida uma altura máxima para os edifícios, 21 metros, que poderia ser de 25 metros para os edifícios de gaveto, ou seja, era eleita uma altura de referência para a cidade, assumindo a esquina um papel singular na composição do espaço da rua. Alturas máximas que deixaram de existir como referência genérica no *Regulamento Geral das Edificações Urbanas* actualmente em vigor, uma vez que essa altura é arbitrada pelos planos municipais.

535

São exemplos destas secções transversais de ruas quadradas as ruas do Bairro Azul e do Bairro Lopes, sendo ambas operações essencialmente habitacionais e contemporâneas, atravessando a sua edificação desde a década de 1930 até à década seguinte, destinavam-se a faixas sociais distintas, o que terá também orientado as distintas larguras das ruas que compõem cada um dos traçados, no entanto, a procura por maximizar a capacidade de construção em cada caso conduziu a que as secções das ruas se pautassem por uma altura de fachada igual à largura da rua, ou seja, existe o mesmo *ratio* 1:1 da secção transversal.

Outros casos existem que seguiram o mesmo princípio de maximizar a capacidade construtiva que era permitida pelo *Regulamento Geral da Construção Urbana*, em vigor entre 1930 e 1951, e que ainda podem ser reconhecidos na cidade, como por exemplo: a parte da Avenida Infante Santo compreendida entre o Hospital Militar e a Rua de Santana à Lapa; a Rua Dom João V, inserida num conjunto de ruas projectadas à Rua das Amoreiras; ou a Rua Guerra Junqueiro.

Mesmo no caso de arruamentos já traçados, a edificação feita *a posteriori* deste regulamento teve de o cumprir, como por exemplo no extremo poente do Bairro de Campo de Ourique em que se nota a acomodação da altura do edificado quer da Rua Sampaio Bruno quer das suas perpendiculares nas suas imediações, a esta relação proporcional.

A definição de uma secção com *ratio* altura/largura máximo 1:1 é relativamente recente na cidade de Lisboa quando nos referenciamos à longevidade da cidade. A sua origem prende-se com princípios higienistas, de salubridade do espaço, e insolação dos compartimentos dos edifícios, no entanto, a normativa do *Regulamento de Salubridade das Edificações Urbanas* de 1903 partia dos mesmos princípios e admitia *ratios* de secção de rua superiores a 1:1, ou seja, o presente “*limite definido pela linha recta a 45.º, traçada em cada*

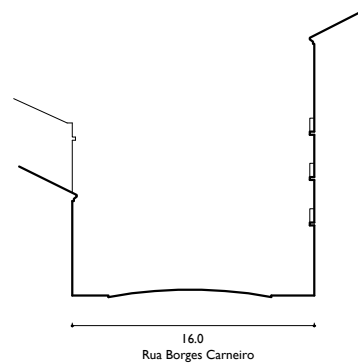


fig. 09.20 • O predomínio da largura e o papel da arborização na secção transversal da rua.

- a) Secção transversal da Rua Borges Carneiro (1:500);
- b) Fotografia da Rua Borges Carneiro;
- c) Secção transversal da Rua das Necessidades (1:500);
- d) Fotografia da Rua das Necessidades.

um desses planos a partir do alinhamento da edificação fronteira, definido pela intersecção do seu plano com o terreno exterior”⁵⁷ para a altura da edificação é arbitrário. Portanto, este limite é uma convenção arbitrada e que se pratica na cidade, e no país, à cerca de oito décadas, um período relativamente curto no tempo longo da edificação da cidade⁵⁸ e que veio orientar em muitos casos a edificação de ruas cuja secção transversal é substancialmente inferior a este limite máximo permitido pelo *Regulamento Geral das Edificações Urbanas*, o que nos leva a passar à caracterização de um tipo de ruas com secções mais largas do que altas.

09.2.3. O predomínio da largura e o papel da arborização na secção transversal das ruas

Ratio altura/largura < 1:1

A edificação de ruas com secções mais largas do que altas, ou seja, com um *ratio* altura/largura inferior a 1:1, tornou-se mais comum a partir da primeira metade do século XX, como referimos, com a introdução do *Regulamento Geral da Construção Urbana* e depois com o *Regulamento Geral das Edificações Urbanas*, associando princípios já existentes de salubridade da cidade a uma ideia de maior igualdade de possibilidades de edificação entre os proprietários de parcelas.

537

No entanto, por diversas razões⁵⁹ nem sempre a capacidade construtiva prevista pelo Art. 59.º do RGEU para as parcelas que marginam a rua foi esgotada, conduzindo à existência de secções transversais com *ratios* altura/largura inferiores a 1:1.

Recordando as características das ruas para a existência de definição espacial de acordo com Allan Jacobs,⁶⁰ a existência de *ratios* de secção transversal inferiores a 1:2 conduzem a uma indefinição espacial do canal da rua. Mesmo quando temos ruas com *ratios* entre 1:1 e 1:2, apesar da definição da rua como espaço linear não se fragmentar, existe uma redução da sua definição espacial, veja-se o caso da Rua Borges Carneiro, cuja largura de cerca de 16 metros acolhe edifícios que variam entre os 7 e os 16 metros, com excepção de um edifício mais recente que recuou o alinhamento da rua de modo a conseguir maior área de construção, facto que também contribui para a percepção mais fragmentada do espaço.

Como vimos, o caminho percorrido ao longo do tempo procurou tornar a secção transversal mais ampla. Se inicialmente a preocupação em higienizar a cidade era fundamentada em questões de saúde urbana reais e graves, conduzindo a respostas que de um modo mais ou menos evidente diminuíram a densidade da cidade, mais recentemente e durante algumas décadas houve a tentativa de imprimir no senso comum a associação directa da maior densidade edificada a uma menor qualificação do espaço, ou seja, existiu a tentativa de fazer crer que a cidade mais densa era pior do que a cidade menos densa. Por outro lado, também tem existido uma maior pressão e investimento na componente técnica do desenho dos edifícios

⁵⁷ Artigo 59.º do *Regulamento Geral das Edificações Urbanas* - Decreto-Lei n.º 38 382 de 7 de Agosto de 1951.

⁵⁸ Limite que auxiliou a criar uma ideia equívoca que genericamente associa a baixa densidade a uma maior qualidade do espaço da cidade. Equívoco esse que é colocado em evidência por Oriol Bohigas que defende como essencial para a existência da cidade a compacidade, sobreposição de funções e legibilidade do espaço público. conf. BOHIGAS, Oriol, *Contra la incontinência urbana. Reconsideración moral de la arquitectura y la ciudad*, Electa, Barcelona, 2004.

⁵⁹ Tanto devido aos instrumentos legais que gerem o espaço da cidade como a opções individuais de cada proprietário.

⁶⁰ JACOBS, Allan B., *Great Streets*, The MIT Press, Cambridge (Massachussets), London (England), 1993. pp. 277-281.

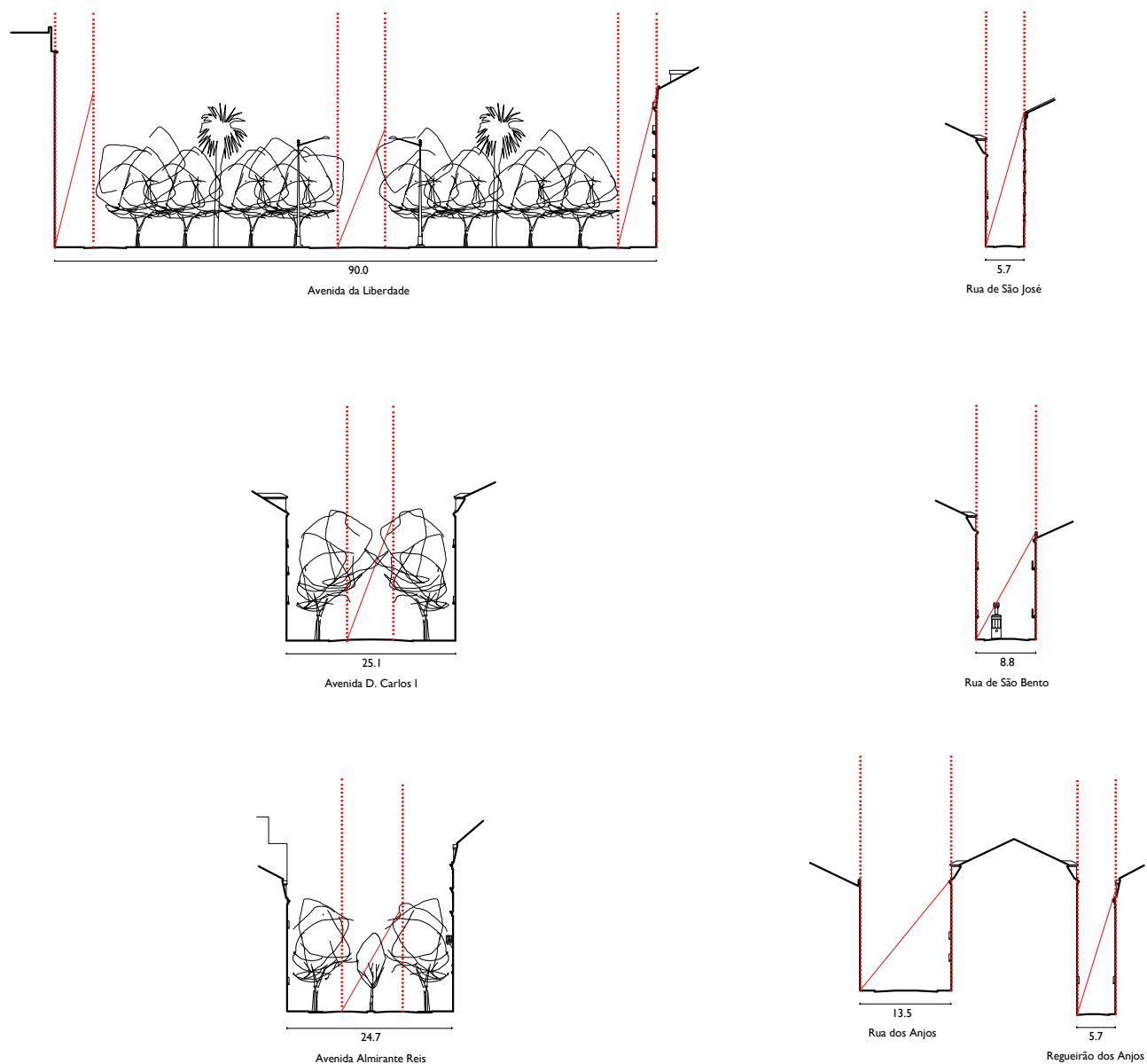


fig. 09.21 • O predomínio da largura e o papel da arborização na secção transversal da rua. Secções transversais (1:1.000).

- a) Avenida da Liberdade vs. Rua de São José;
- b) Avenida D. Carlos I vs. Rua de São Bento;
- c) Avenida Almirante Reis vs. Rua dos Anjos e Regueirão dos Anjos.

e consequentemente da rua, reconhecida não só na publicação de legislação como também na publicação de livros com temas específicos como por exemplo as recomendações para o aproveitamento da energia solar passiva na edificação. Particularmente neste caso, se levarmos em conta as recomendações relativas ao aproveitamento da insolação directa nos edifícios e se por extensão as aplicássemos ao desenho das ruas, de modo a permitir captar o máximo de sol nas fachadas viradas a sul durante o Inverno, teríamos, numa rua de traçado nascente-poente, uma secção transversal cuja linha que define o limite máximo da edificação seria uma recta a cerca de 30.⁶¹ traçada a partir do alinhamento da edificação fronteira, definido pela intersecção do seu plano com o chão. Ou seja, entendemos que tem existido de forma mais ou menos directa uma pressão para que as ruas tenham progressivamente uma menor definição espacial.

No entanto, nos casos em que a secção transversal da rua tem um *ratio* altura/largura inferior a 1:1, existem alguns em que a definição espacial da rua é grande, particularmente devido à arborização dessas ruas. Compare-se por exemplo as secções transversais da Rua Borges Carneiro e da Rua das Necessidades, ambas com uma largura de 16 metros, em que a presença de um alinhamento de árvores no segundo caso tem um papel determinante na conformação do canal da rua. Este facto é um pretexto para desenvolver o tema do papel da arborização na secção transversal da rua.

Nas **ruas arborizadas é evidente a importância das árvores na composição espacial** das mesmas e na construção do carácter do arruamento. Uma característica que nos interessa particularmente em relação à composição da secção transversal é a capacidade que os alinhamentos de árvores têm de limitar o espaço, isto é, agirem como um muro que é permeável mas capaz de conter o espaço.⁶² Essa **contenção lateral** pode chegar ao limite de criar um “tecto” sobre a rua, criando um **corredor também com um limite horizontal** superior como por exemplo na Avenida D. Carlos I, na Rua Ferreira Borges e em algumas das *Avenidas Novas*.⁶³

Quando se observam algumas ruas e avenidas que foram abertas na segunda metade do século XIX e início do século XX, num momento em que a altura máxima do edificado foi regrada legalmente pelos 19 ou 20 metros, e se identifica a largura das secções das ruas que estavam arborizadas no início do século XX, o que é possível a partir do *Levantamento da Planta de Lisboa* efectuado entre 1904 e 1911, concluímos que em regra as ruas arborizadas à altura com alinhamentos simples de ambos os lados, e que ainda hoje o são, têm mais de 20 metros de largura.⁶⁴ Em ruas com *ratios* altura/largura igual ou inferior a 1:1 os alinhamentos laterais ou centrais de árvores contribuíram para a conformação de canais espaciais

⁶¹ MOITA, Francisco, *Energia Solar Passiva*, Argumentum, Lisboa, 2010 (1ª Ed. 1987/88).

⁶² JACOBS, Allan B., *Great Streets*, The MIT Press, Cambridge (Massachusetts), London (England), 1993, pp. 293-295.

⁶³ Quando utilizamos a designação *Avenidas Novas* referimo-nos ao conjunto desenhado por Ressano Garcia sobre o planalto para norte da Praça do Duque de Saldanha e estruturado pela Avenida da República, conforme descrito em SILVA, Raquel Henriques da, “*Lisboa Reconstruída e Ampliada (1758-1903)*” in TOSTÕES, Ana, ROSSA, Walter, *Lisboa 1758, O Plano da Baixa Hoje*, Catálogo da Exposição, Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa, 2008, p. 160.

⁶⁴ A Rua Ferreira Borges, a Rua Domingos Sequeira e a Rua Saraiva de Carvalho com aproximadamente 19 metros de largura têm largura inferior a 20 metros, não sendo a diferença significativa neste contexto. A Rua Tenente Valadim, próxima de Alcântara, e a Rua Júlio de Andrade, aberta ao Toren, constituem excepções a esta regra, a primeira com uma largura de secção variável entre os 16 e os 20 metros e a segunda com uma largura de apenas 10 metros, continuamente arborizadas com alinhamentos laterais simples em ambos os passeios.

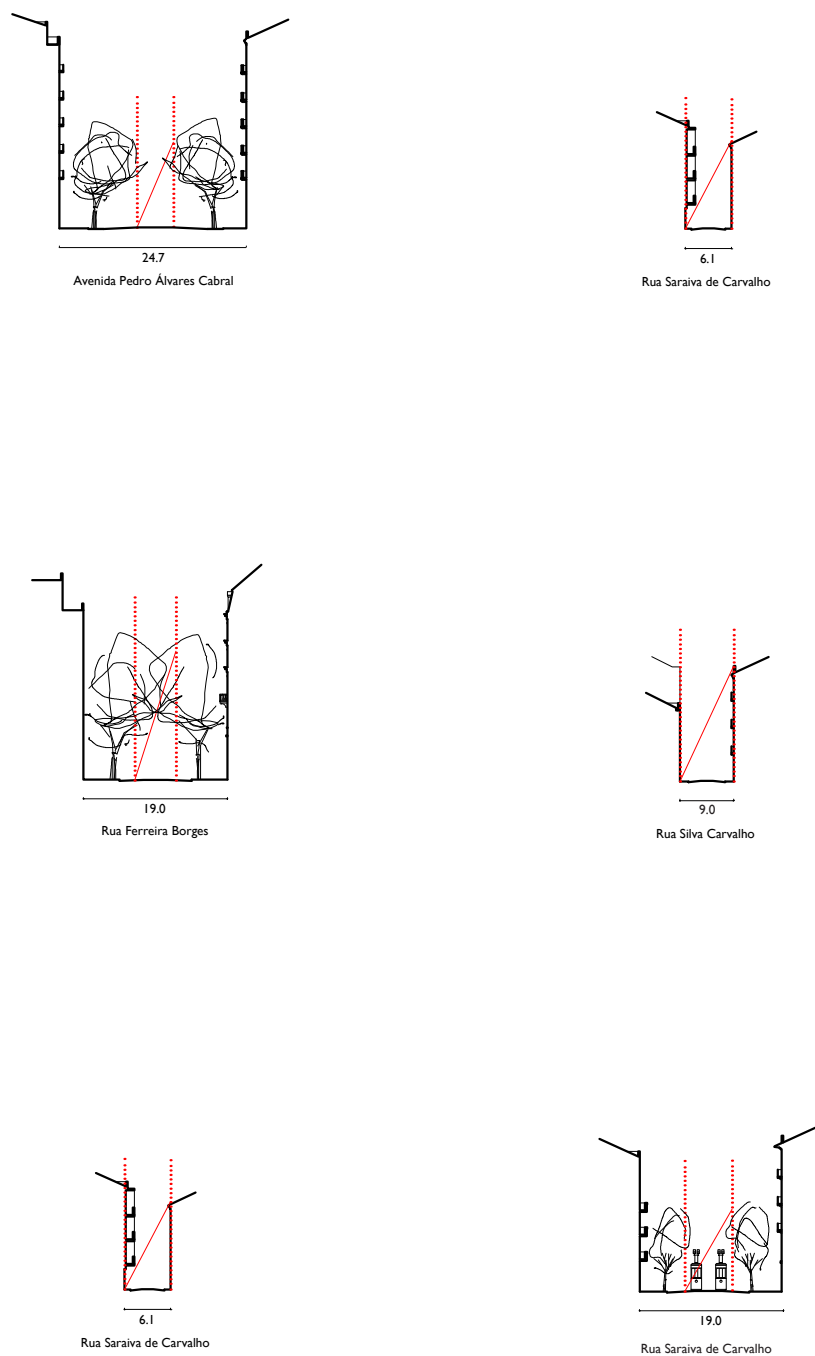


fig. 09.22 • O predomínio da largura e o papel da arborização na secção transversal da rua. Secções transversais (1:1.000).

- a) Avenida Pedro Álvares Cabral vs. Rua Saraiva de Carvalho;
- b) Rua Ferreira Borges vs. Rua Silva Carvalho;
- c) Rua Saraiva de Carvalho (pré séc. XIX) vs. Rua Saraiva de Carvalho (adição séc. XIX)

mais contidos no espaço da própria rua. Este facto também ocorre em elementos cuja secção transversal varia, por exemplo quando a Rua D. Pedro V no seu extremo nascente se torna mais ampla, **a introdução de um alinhamento de árvores permite manter o alinhamento do canal** da rua sensivelmente nos 19 metros de largura quando a sua secção definida pelo edificado varia entre os 20 e os 27 metros abrindo em direcção ao miradouro de São Pedro de Alcântara. Nestes casos existe uma dupla vantagem dos alinhamentos de árvores: quando existem irregularidades na altura do edificado que limita lateralmente a rua, essas irregularidades são atenuadas ou mesmo dissolvidas pela cortina arbórea, como por exemplo na Rua Saraiva de Carvalho; por outro lado, nas secções de ruas com *ratios* altura/largura menores mantém-se a definição espacial que de outro modo se perderia na amplitude da secção, como por exemplo na Avenida da Liberdade.

Se compararmos as secções transversais de algumas destas ruas que assumiram um papel dominante hierarquicamente no contexto urbano onde se inserem com as ruas que anteriormente detinham esse papel como por exemplo os pares Avenida da Liberdade / Rua de São José; Avenida D. Carlos I / Rua de São Bento; Avenida Almirante Reis / Rua dos Anjos e Regueirão dos Anjos; Avenida Pedro Álvares Cabral / Rua Saraiva de Carvalho; e Rua Ferreira Borges / Rua Silva Carvalho, podemos constatar que os *ratios* dos canais das secções transversais das ruas mais recentes, quando contamos com a arborização, se aproximam dos *ratios* das secções transversais das ruas que resultaram da sedimentação dos antigos caminhos ancestrais. Do mesmo modo, a secção transversal da continuidade da Rua Saraiva de Carvalho em direcção ao Cemitério Ocidental, hoje dos Prazeres, com sensivelmente 19 metros de largura, isto é, cerca do dobro da largura da parte antecedente da rua com o mesmo nome, ao acomodar alinhamentos laterais de árvores, reproduz aproximadamente o *ratio* altura/largura da parte antecedente e mais estreita da rua que ainda hoje é observável.

A ausência de arborização em ruas que têm uma secção com um *ratio* altura/largura igual ou inferior a 1:1, particularmente nas ruas que já as tiveram, é também evidente pela fraca definição espacial quando comparadas com ruas com o mesmo *ratio* que têm ou tiveram arborização. Como no exemplo que referimos da remoção das árvores da Avenida de Roma e da Avenida da República, aquando das obras nas linhas e estações de metropolitano, provocando uma alteração substancial à configuração espacial destes elementos urbanos que antes tinham uma maior definição espacial àquela que apresentam sem os alinhamentos de árvores.

O papel da arborização pode ser exemplificado a partir do percurso do eixo composto pela Avenida Dom Vasco da Gama e pela Avenida das Descobertas, desde o seu limite sul e subindo em direcção a norte. Neste caso, o edificado lateral torna-se cada vez mais espaçado e rarefeito, tornando-se a definição espacial do arruamento progressivamente dependente em exclusivo da arborização marginal quando a Avenida das Descobertas atravessa o extremo poente do Parque Florestal de Monsanto, tornando-se numa *parkway*.⁶⁵

⁶⁵ Utilizamos *parkway* no sentido de via delimitada por árvores que atravessa um parque. "John Dixon Hunt, dit"leur nom vient probablement Du

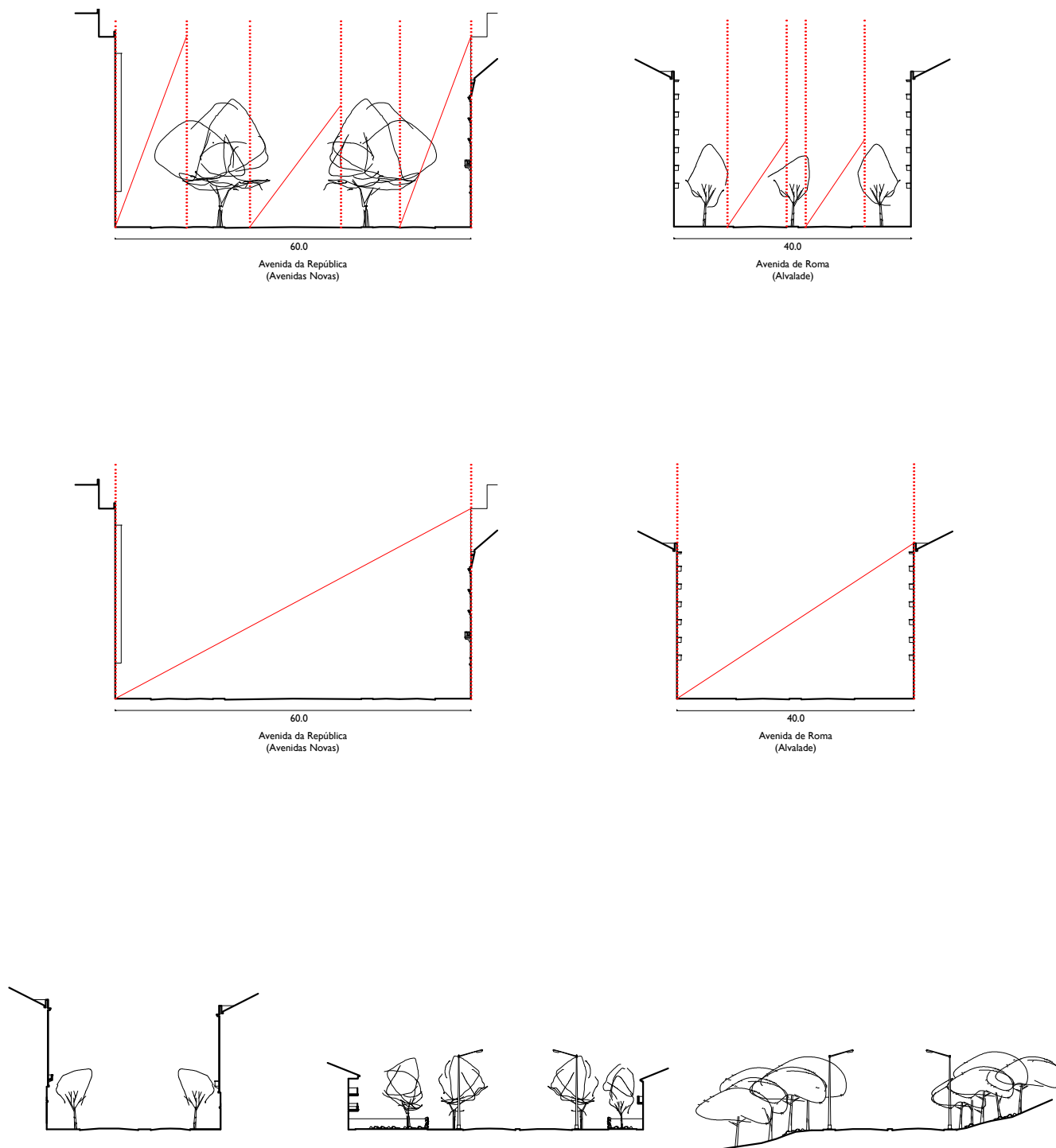
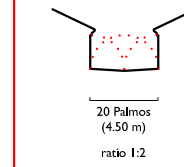


fig. 09.23 • O predomínio da largura e o papel da arborização na secção transversal da rua. Secções transversais (1:1.000).

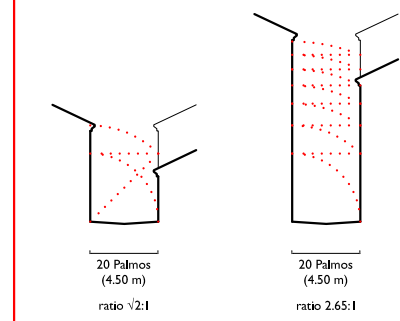
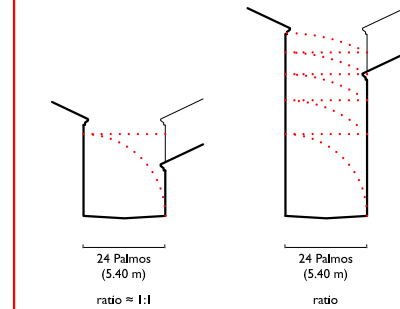
- a) Avenida da República e Avenida de Roma com arborização;
- b) Avenida da República e Avenida de Roma sem arborização;
- c) Avenida Dom Vasco da Gama e Avenida das Descobertas (secções de 3 partes distintas).

Lisboa Quinhentista

Vila Nova de Oliveira
(segundo Gustavo da Silva Soares)

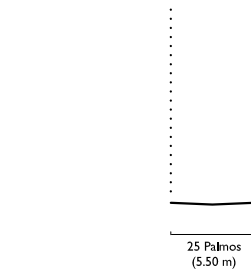


Bairro Alto
(segundo Hildegar Carrão)

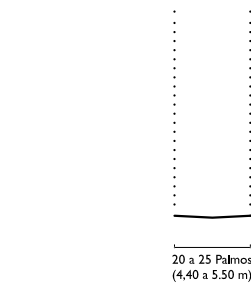


Lisboa Barroca e Joanina

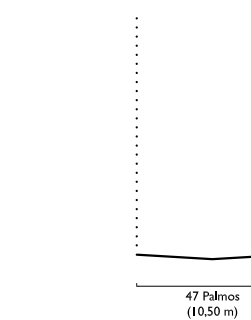
Exposição no núcleo de Santa Isabel



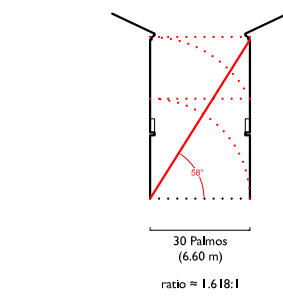
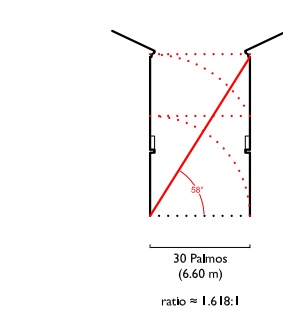
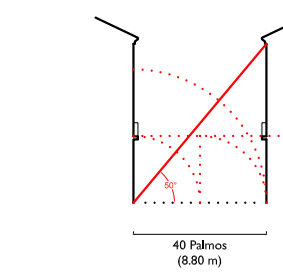
Abertura/Ruamento de Rua Nova do Almada



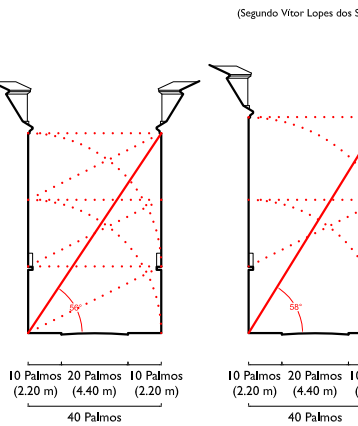
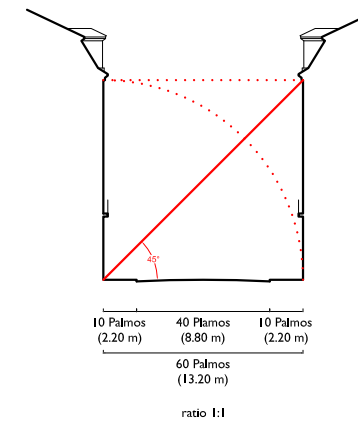
Regularização de Rua dos Coroneis de Prata e de Rua dos Coroneis do Ouro



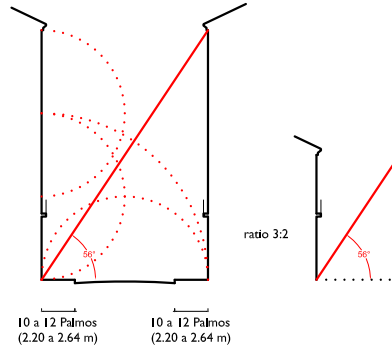
Lisboa Iluminista
expansão ocidental de 1756
(instruções de Manuel da Maia)



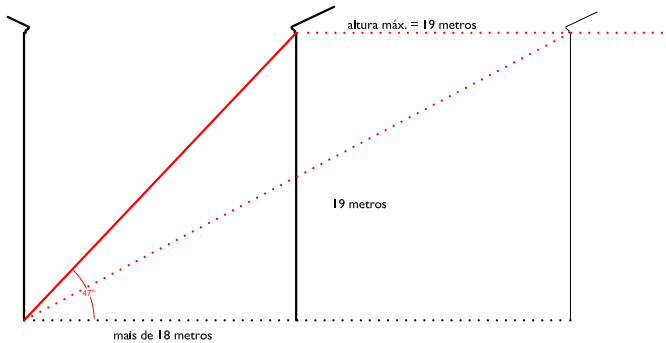
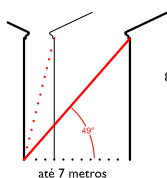
Lisboa Iluminista
ruas da Baixa Pombalina - plano de 1758



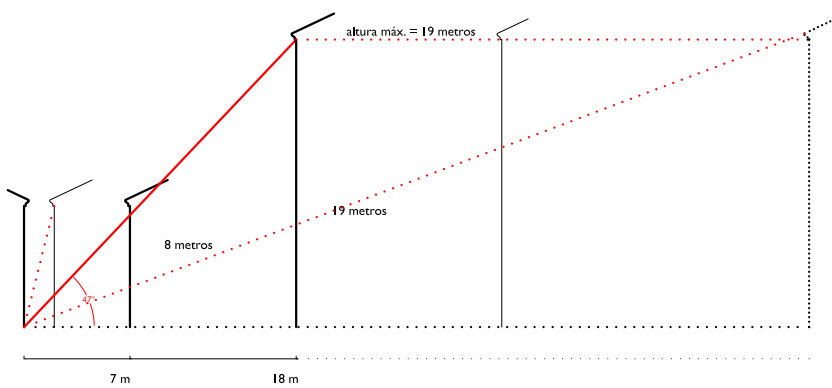
Tratado de Ruação
Entre 1759 e 1770
(José Figueiredo Seixas)



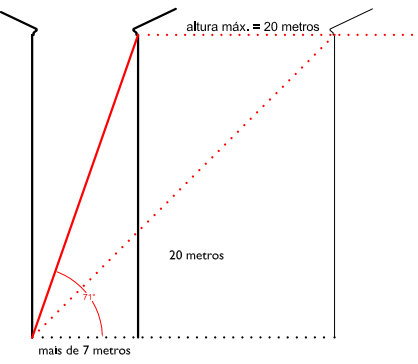
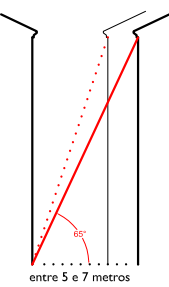
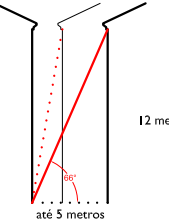
Decreto de 31 de Dezembro de 1864



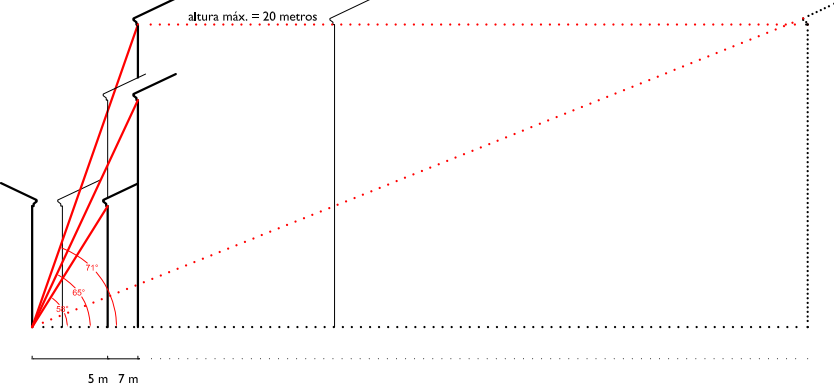
Síntese do Decreto



Lei de 2 de Julho de 1867

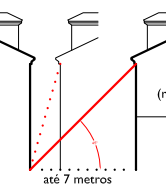


Síntese da Lei

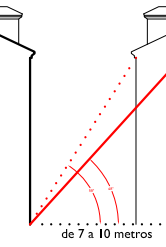


RSEU - Decreto de 14 de Fevereiro de 1903

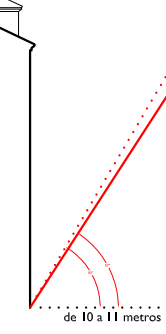
art.5º 1.º)



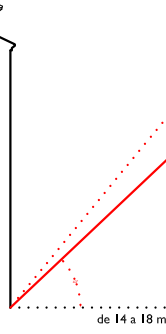
art.5º 2.º)



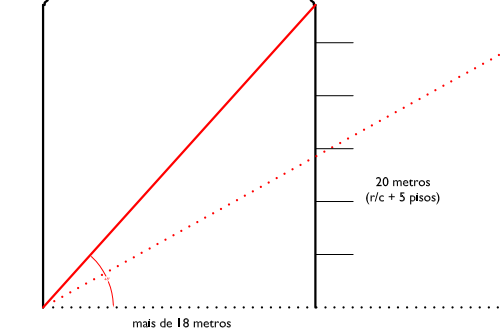
art.5º 3.º)



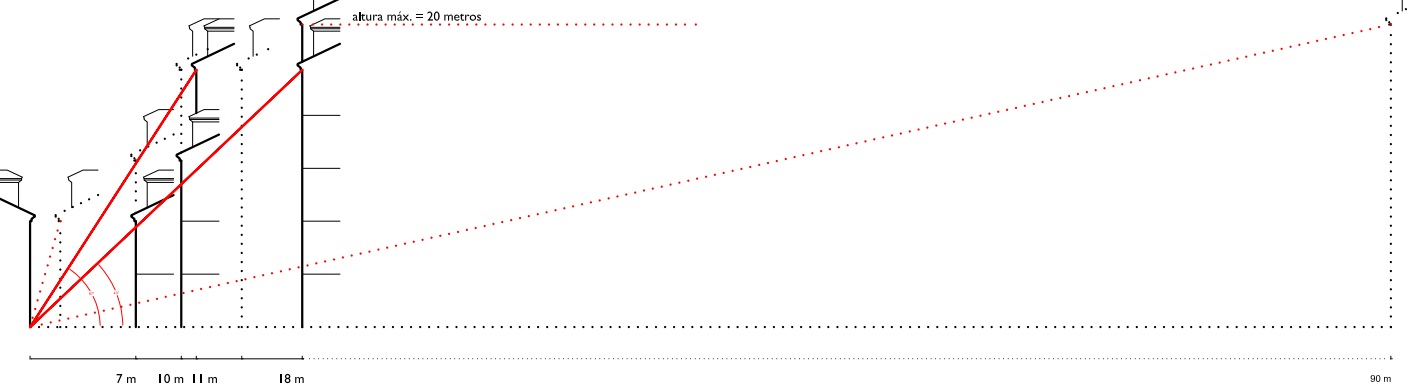
art.5º 4.º)



art.5º 5.º)

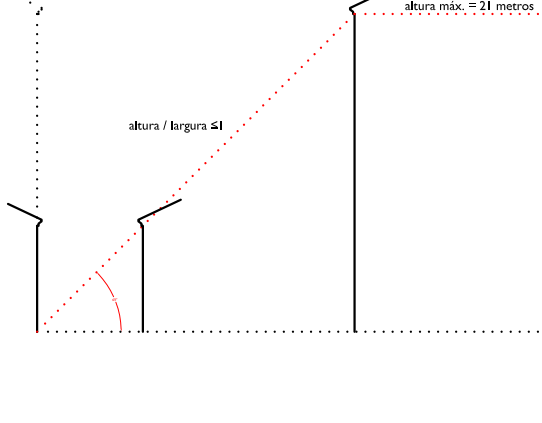


Síntese do Decreto

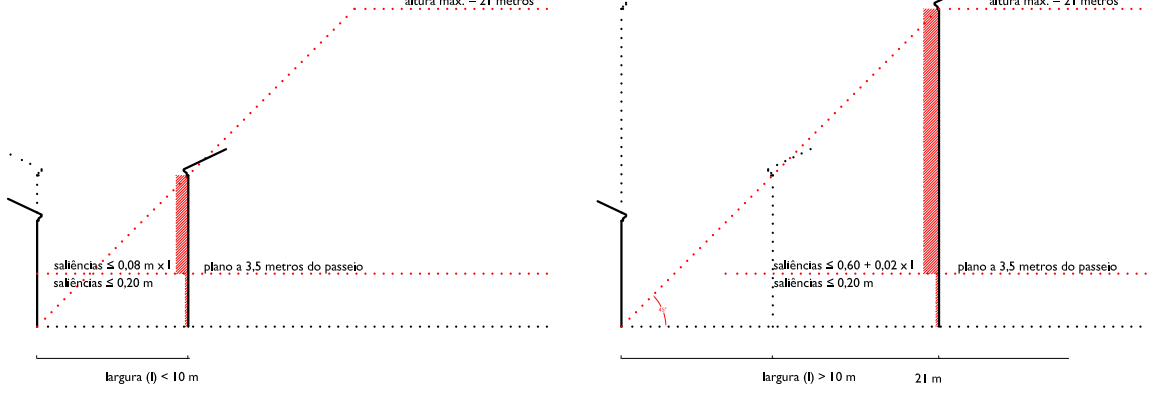


RGCU - Edital de 6 de Dezembro de 1930 da CML

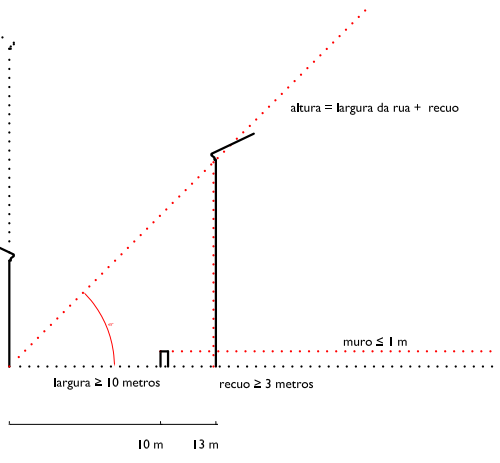
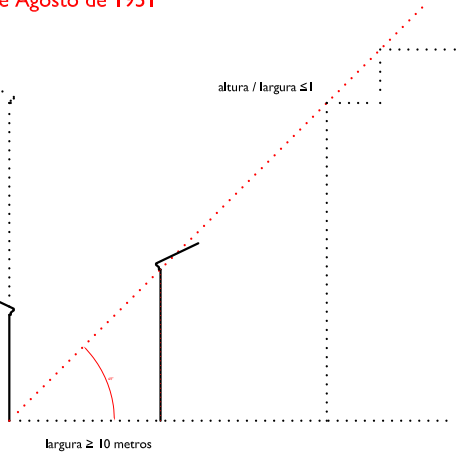
Regras para a altura da fachada



Regras para as saliências da fachada



RGEU - Dec.-Lei n.º 38 382
7 de Agosto de 1951



09.2.4. Síntese sobre a proporção da secção transversal

Ao longo do tempo a legislação que incidiu sobre o edificado, particularmente aquela que foi orientada por questões de salubridade, informou a construção da secção transversal das ruas em Lisboa e, a partir dos casos estudados, parece ter privilegiado secções cujo ângulo varia genericamente entre os 45° e os 60°, ou seja, *ratios* altura/largura entre 1:1 e 1.7:1, existindo ruas cujo traçado inicial e edificação antecede a legislação oitocentista e mesmo o século XVIII e que têm *ratios* altura/largura superiores e que comumente chegam a 2.5:1. Apenas a partir de 1930, com a publicação do *Regulamento Geral da Construção Urbana*, passou a existir a imposição das secções com *ratio* inferior a 1:1, e mesmo assim tanto esse regulamento como o actual *Regulamento Geral das Edificações Urbanas* permitem excepções a esta regra genérica.

Independentemente das razões mais ou menos pragmáticas que estejam na génese de cada normativa, o resultado prático foi, até meados do século XX, a edificação de ruas com forte definição espacial, ou seja, com *ratio* altura/largura superior a 1:1. Nos casos em que a secção da rua tem uma largura que ultrapassa os 19 ou 20 metros e em que até meados do século XX não foi permitido construir edifícios com alturas superiores a 20 metros, ou seja, nos casos onde o *ratio* altura/largura é inferior a 1:1, os alinhamentos de arborização constituem elementos essenciais na conformação do espaço da rua e na definição do canal da sua secção transversal.

545

A utilização de princípios como a arborização em arruamentos com mais de 20 metros de largura e *ratios* de secção inferiores a 1:1 na conformação de arruamentos posteriores a 1950, como no Bairro de Alvalade, e mesmo já em finais do século XX, como por exemplo na parte central do Parque das Nações, parecem confirmar a permanência de uma consciência da importância da árvore na conformação das secções transversais das ruas, apesar dessa nem sempre se manifestar. Nos casos referidos, as ruas que desempenham os papéis mais importantes na respectiva estrutura urbana e que invariavelmente têm secções transversais mais largas, como vimos em capítulos anteriores, e muitas vezes com *ratios* altura/largura inferiores a 1:1, a utilização de alinhamentos simples ou complexos de árvores reforça a sua definição e a presença de árvores nos arruamentos mais importantes acaba por tradicionalmente ser associada a espaços urbanos hierarquicamente superiores no contexto da cidade.

A Alameda dos Oceanos não teria a forte definição espacial sem a arborização alinhada que preenche e conforma o espaço da rua. A importância deste factor é especialmente apreendida quando, por exemplo, observamos o Eixo Central da Alta de Lisboa, ainda em fase de consolidação. À data em que escrevemos, o edificado que conformará o traçado deste eixo não se encontra construído, no entanto, já se encontram feitas as plantações de alinhamentos de árvores que por si só conseguem contribuir decisivamente para a definição espacial deste eixo.

mélange de "highway" (grande route) et parkland" (zone de parc). Ce néologisme né de la nostalgie de Frederick Law Olmsted et de Calvert Vaux doit beaucoup aux chausées qui serpentaient à travers les parcs paysagers anglais." Cette acception du terme correspond bien à la définition d'aujourd'hui: l'habillage végétal d'une voirie, principalement une voie rapide paysagée." in WERQUIN, Ann-Carol; DEMANGEON, Alain (coord.), Boulevards, rondes, parkways... Des concepts de voies urbaines, Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, 2000. Em limite esta via pode ou não ser considerada uma rua, uma vez que não é suporte de morada.

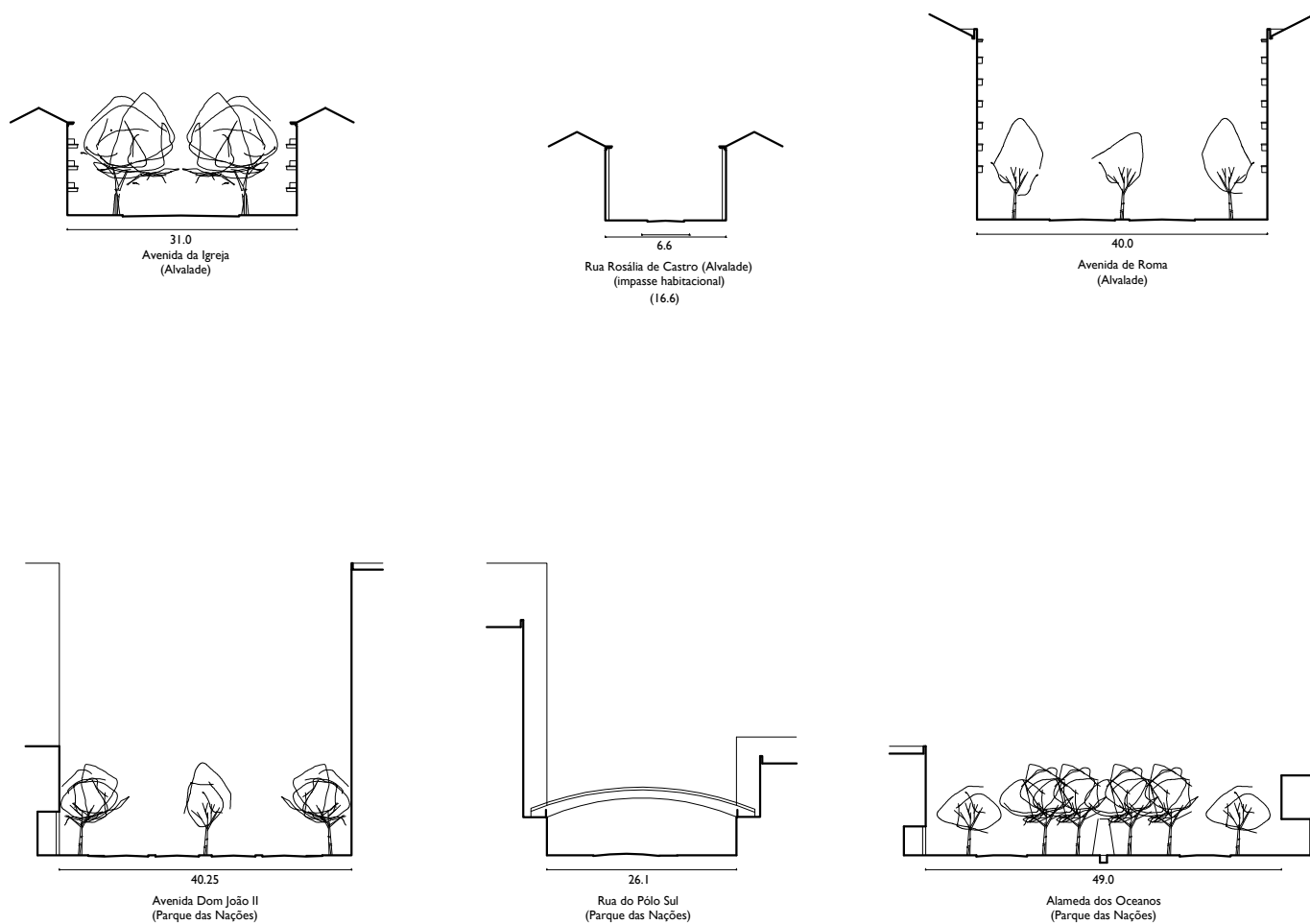


fig. 09.24 • Síntese sobre a proporção da secção transversal. Secções transversais (1:1.000).

- a) Secções de níveis hierárquicos de ruas distintas em Alvalade;
- b) Secções de níveis hierárquicos de ruas distintas no Parque das Nações.

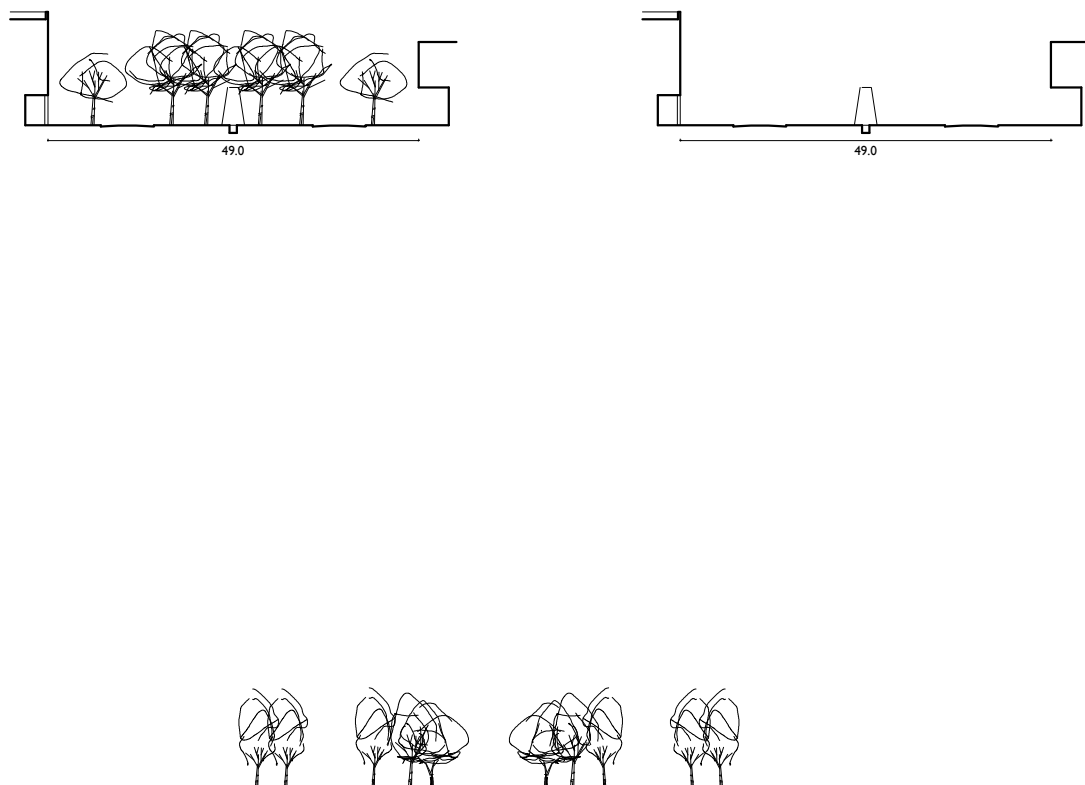


fig. 09.25 • Síntese sobre a proporção da secção transversal. Secções transversais (1:1.000).

- a) Alameda dos Oceanos com e sem arborização;
- b) Composição da arborização do Eixo Central da Alta de Lisboa.

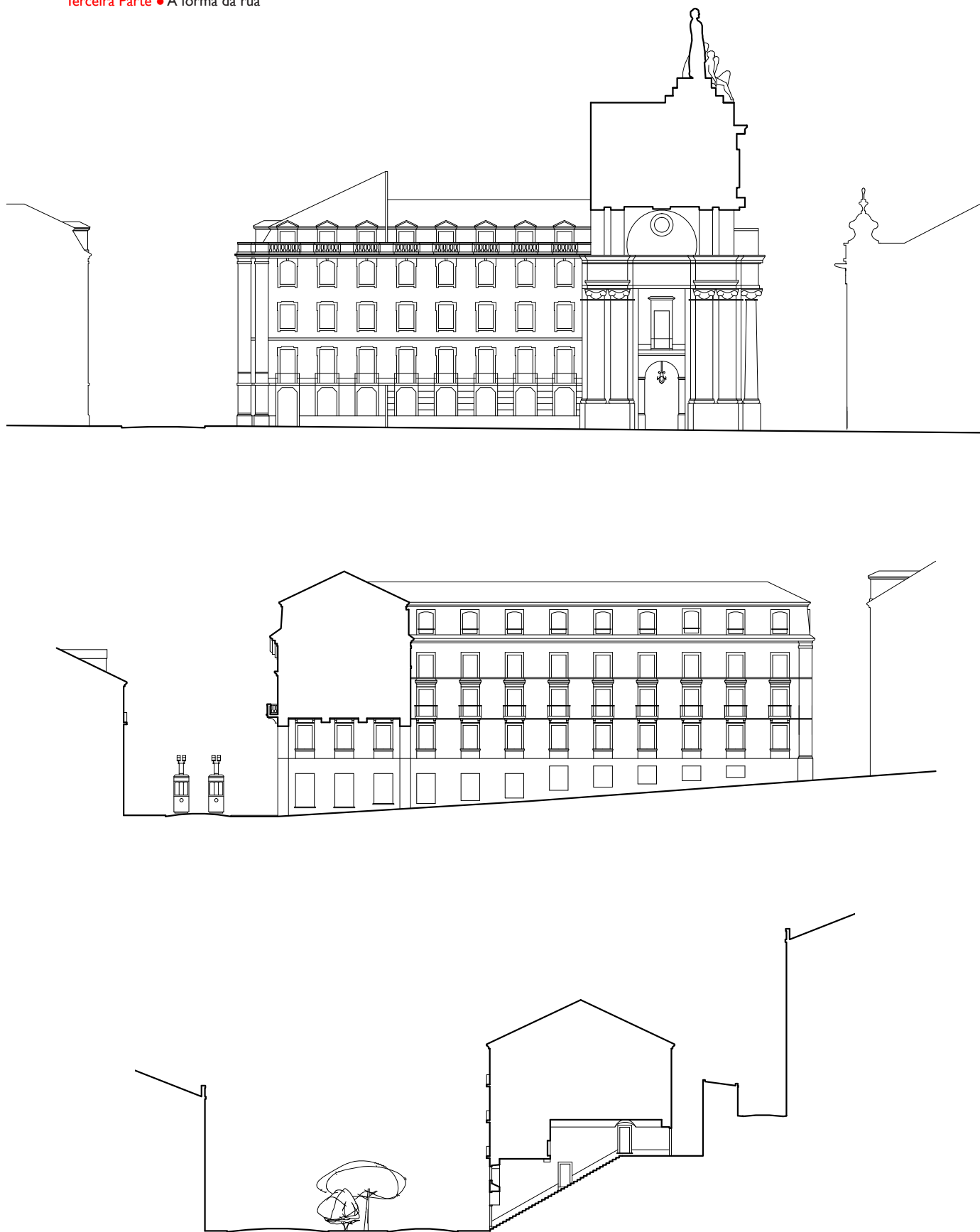


fig. 09.26 • Secções com o plano horizontal simples que atravessa edifícios. Secções longitudinais (1:500).

- a) Rua Augusta sob o Arco Monumental;
- b) Rua da Rosa sob o arco do edifício da Caixa Geral de Depósitos / Fidelidade;
- c) Arco da Conceição atravessando o quarteirão que envolve o pano sul da Cerca Velha.

09.3. Os diferentes níveis da secção da rua

Em relação à **secção transversal**, para além dos temas que abordámos, a saber, o equilíbrio da secção transversal e a proporção da secção transversal, resta-nos abordar a questão das **secções de ruas que têm diferentes níveis** ou se desenvolvem em diferentes planos horizontais. Metodologicamente parte-se também da identificação da diversidade formal que existe na cidade de Lisboa para a definição e caracterização de tipos de secções de ruas a partir dos níveis horizontais que constituem o seu chão.

Como é óbvio a linha que constitui o limite inferior da secção da rua nunca é perfeitamente horizontal de modo a permitir o escoamento superficial das águas pluviais ou outras, no entanto, utilizamos esta abstracção formal no discurso que considera o plano do chão um plano horizontal para tornar mais simples a comparação e a tipificação das ruas. Para considerarmos um nível distinto, arbitrámos uma diferença de cota mínima de aproximadamente um metro, excluindo assim desníveis que existam na secção transversal no plano do chão da rua que sejam inferiores a essa dimensão e que são considerados no capítulo referente à partição da rua, como por exemplo os passeios mais comuns.

549

Devido às particularidades das ruas que encontramos em Lisboa, escolhemos dividi-las entre aquelas cujo plano do chão da secção é **simples**; aquelas em que o plano do chão da secção é **múltiplo**, ou seja, aquelas com mais de um nível de planos horizontais; e, finalmente, agregar num tipo específico os casos **excepcionais** de secções de ruas que se desenvolvem em **túnel ou viaduto** sob ou sobre outros elementos urbanos.

09.3.1. Secção transversal da rua com o plano horizontal simples

A secção transversal da rua em Lisboa quase sempre se desenvolve com apenas um plano horizontal que pode ser dividido em partes distintas mas cuja diferença de nível entre as mesmas invariavelmente não ultrapassa a altura do passeio, ou seja, a altura de um degrau, sensivelmente um palmo, podendo essa variação ser conformada como um empeno e não como um degrau. Como referimos, estas divisões do espaço da rua são abordadas no capítulo referente à partição da rua, sendo que neste caso consideramos o chão da secção como tendo um plano horizontal simples.

Independentemente do período ou contexto em que a rua foi traçada, da sua localização e situação geográfica, da sua dimensão ou do seu papel hierárquico e funcional, esta é a variante mais comum e com mais ocorrências em Lisboa da linha que conforma o limite inferior da secção da rua, ou seja, uma linha simples que se desenvolve sensivelmente na horizontal. Aliás, quase todas as ruas que temos tratado e desenhado até aqui apresentam esta característica.

Talvez por constituir uma solução genérica, este chão da secção transversal que se desenvolve sensivelmente no mesmo nível permite conformar a grande maioria de ruas que existem na cidade de Lisboa.

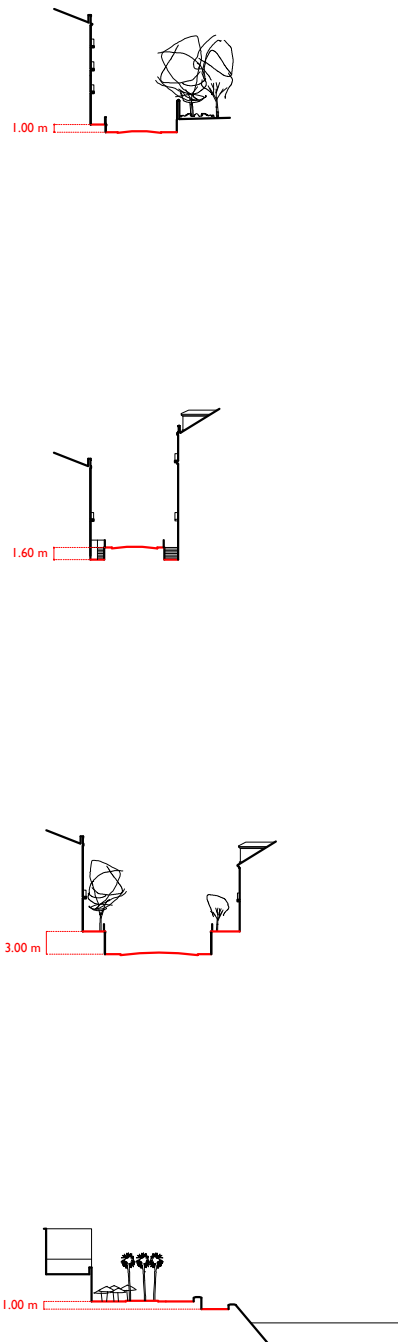


fig. 09.27 • Secção transversal da rua com múltiplos planos horizontais. Secções transversais (1:1.000).

- a) Rua do Borja;
- b) Calçada da Pampulha;
- c) Paço da Rainha;
- d) Passeio de Neptuno.

Secções com o plano horizontal simples que atravessa edifícios

Existem ainda ruas cujo único plano horizontal público é sobreposto por um ou mais planos horizontais privados. Este é o caso das ruas que atravessam e se desenvolvem **sob arcos ou edifícios** e que podem ser encontradas por exemplo nos arcos que persistem nos locais de **antigas portas da muralha** da cidade, de infraestruturas como o **aqueduto**, que por vezes passa sobre ou corre sob as ruas, em **arcos monumentais** como o da Rua Augusta ou em pontos onde os **edifícios privados ocupam o espaço aéreo sobre a rua**.

Este tipo de solução pode mesmo fazer parte do princípio da composição urbana, como o conjunto edificado proposto pelo Plano do Areeiro (1938) por Faria da Costa que compõe os quarteirões entre a Praça de Londres e a Praça do Areeiro e são definidos pela Avenida de Paris, Avenida João XXI e Avenida de Madrid.⁶⁶ Neste caso, os topos das ruas Cervantes e Presidente Wilson passam sob os edifícios que marginam as avenidas que antes referimos e os térreos dessas esquinas são ocupados por lojas com frentes para os distintos arruamentos, o que potencia o papel de elemento de articulação e a apropriação e vivência das próprias passagens públicas.

Juridicamente o espaço da rua pode constituir uma serventia pública no terreno privado ou o edifício privado que existe sobre e sob o espaço público da rua, como no caso do edifício da Caixa Geral de Depósitos que abraça a Rua da Rosa e consequentemente paga uma renda anual pela ocupação do espaço público.⁶⁷

09.3.2. Secção transversal da rua com múltiplos planos horizontais

Por vezes o plano do chão da **secção transversal da rua** subdivide-se em **distintas plataformas** que se dispõem em **diferentes níveis**. Na cidade de Lisboa existem alguns casos em que a secção transversal da rua acusa essa realidade nas múltiplas linhas horizontais a diferentes alturas. Se partirmos das ruas, e mais especificamente das secções transversais das ruas, para a identificação dos distintos tipos de secções transversais que têm múltiplos planos de chão, apercebemo-nos que apesar de existirem poucas ocorrências, comparativamente às ruas que apresentam um plano horizontal simples, estas são relativamente variadas na conformação. No entanto, ao seguirmos a metodologia que tem sido recorrente, em que utilizamos *exemplos-tipo* a partir de casos de estudo para ilustrar a diversidade tipológica, agora aplicada às ruas cuja secção transversal apresenta múltiplos planos horizontais, podemos distinguir nas secções transversais com **múltiplos planos horizontais** aqueles que se **justapõem lateralmente** dos que se **sobrepoem**.

A justaposição lateral de planos

A Rua do Borja e o tornear da esquina para a Rua Capitão Afonso Pala apresenta uma secção transversal

⁶⁶ “A experiência das Avenidas João XXI, Paris e a Praça Pasteur.” in *Arquitectura*, n.º45, Novembro de 1952. pp. 9-14.

⁶⁷ Em qualquer dos casos estes momentos particulares da rua e da própria cidade constituem pórticos na estrutura urbana do espaço público, pontos marcantes e insólitos que auxiliam ao reconhecimento do sítio pela sua singularidade.

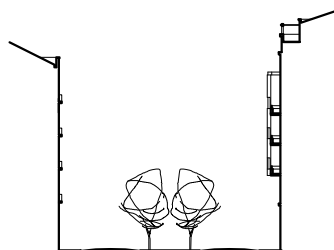
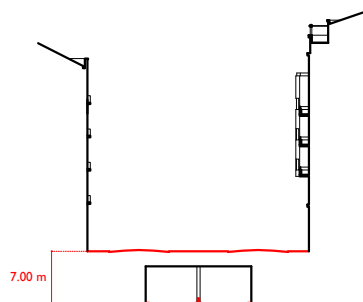


fig. 09.28 • Secção transversal da rua com múltiplos planos horizontais. Secções transversais (1:1.000).

- a) Rua Joaquim António Aguiar;
- b) Rua Joaquim António Aguiar prévia ao túnel;

com dois **planos horizontais justapostos** lado a lado em níveis distintos. Enquanto o plano inferior suporta as deslocções que não são locais ao longo da rua, o acesso aos edifícios do quarteirão do lado poente da rua é feito por uma plataforma elevada que deve corresponder ao nível do chão do primitivo caminho que marginava o exterior da Tapada das Necessidades desse lado poente. A topografia irregular de suporte e a necessidade de fazer concordar este arruamento com a rua Capitão Afonso Pala, que passa a sul da tapada e se prolonga para a Rua Possidónio da Silva, terá orientado a resolução do perfil transversal com níveis distintos de entrada nas casas, mantendo a cota de soleira e rebaixando o nível de circulação, para permitir o encontro de cotas com o arruamento a sul.

Podemos encontrar o mesmo tipo de **justaposição lateral** de diferentes planos horizontais na Calçada da Pampulha. Neste caso o plano de circulação rodoviária central, que se desenvolve numa cota superior à dos planos laterais de acesso aos edifícios, resultou da subida do nível da Calçada da Pampulha aquando da abertura do troço mais a sul da Avenida Infante Santo. A edificação do viaduto sobre a Avenida obrigou à elevação do plano do chão da Calçada, no entanto, a necessidade de manter o acesso à cota de entrada dos edifícios limítrofes orientou a resolução em planos horizontais distintos da secção transversal da Calçada, o que permitiu a manutenção da cota de soleira dos edifícios.

553

A concordância das cotas de distintos arruamentos com o propósito de facilitar o trânsito viário é um factor comum na origem de secções de espaços públicos com múltiplos planos horizontais na cidade de Lisboa. Veja-se por exemplo a semelhança que existe entre estes casos e a secção transversal de parte do Paço da Rainha, primitivo Largo da Bemposta.

Por outro lado, enquanto sistema de composição, a **justaposição lateral** de planos pode ser utilizada na conformação de espaços onde, apesar de unos, se pretende acusar uma **independência de partes**. Um desses casos é a composição da secção do Passeio de Neptuno em que o muro que é utilizado também como banco articula o plano superior, onde se localizam esplanadas e ocorrem a maior parte dos movimentos pedonais, com o plano inferior que tem um contacto mais próximo com o plano de água do rio Tejo.

A sobreposição de planos

Apesar destas situações serem relativamente raras na cidade de Lisboa, quando a secção transversal da rua é composta por planos horizontais múltiplos nem sempre a sua disposição é justaposta. Por vezes estes diferentes níveis de chão da rua são sobrepostos, ou seja, existem secções transversais com múltiplos níveis de espaço público sobrepostos.

A sobreposição por duplicação do traçado

A Rua Joaquim António de Aguiar e a Avenida João XXI são casos em que os níveis inferiores correspondem a uma duplicação em túnel do traçado original destas avenidas. Individualmente nunca poderíamos considerar o túnel uma rua, mas enquanto parte da rua que duplica podemos entendê-lo como uma

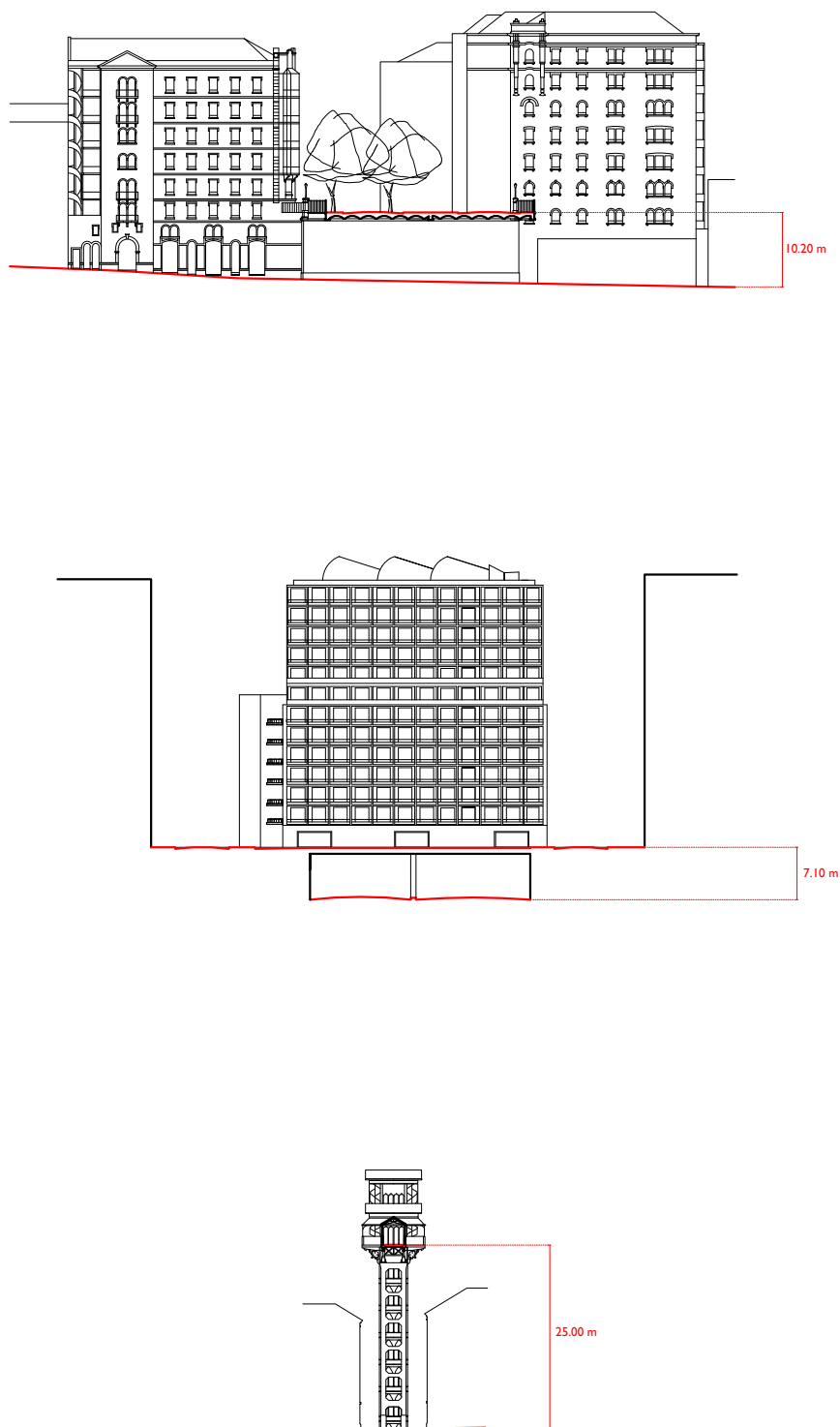


fig. 09.29 • Secção transversal da rua com múltiplos planos horizontais. Secções transversais (1:1.000).

- a) Avenida Duque de Loulé sobre a Rua de São Sebastião da Pedreira;
- b) Avenida de Roma sobre a Avenida dos Estados Unidos da América;
- c) Passadiço do Elevador de Santa Justa sobre a Rua do Carmo.

desdobragem dos elementos que a constituem.

Concebido para o traçado poder suportar um maior fluxo, o nível inferior é exclusivamente dedicado à passagem de trânsito rodoviário e à sua manutenção, o que permitiu manter sensivelmente inalterado o nível superior do chão habitado. De referir no entanto que a amputação da arborização, no caso da Rua Joaquim António de Aguiar, provocou uma variação da percepção do perfil transversal que enfraqueceu a definição espacial da rua.

A sobreposição por cruzamento do traçado

Por outro lado, em alguns casos a **sobreposição de níveis** não ocorre de forma contínua nem uniforme ao longo do traçado da rua. Nesses casos, pode ser a **sobreposição de traçados urbanos em cotas distintas** a conformar pontualmente as diferentes secções transversais com planos múltiplos.

A Rua de São Sebastião da Pedreira, nos pontos em que o traçado urbano da expansão oitocentista intersecta o eixo ancestral de ligação do centro da cidade para norte em cotas distintas, é um exemplo da sobreposição de planos horizontais na secção transversal da rua. A cada intersecção corresponde uma resolução específica que articula fisicamente, ou apenas visualmente, as distintas cotas dos dois elementos da cidade que têm origem em tempos distintos do seu desenvolvimento. A riqueza destes elementos para a rua e por consequência para a cidade encontra-se na excepcionalidade da sua existência.

Do mesmo modo, a multiplicação do plano horizontal por sobreposição na Avenida de Roma apenas acontece no ponto de intersecção com a Avenida dos Estados Unidos da América, quando o traçado de ambas as avenidas se sobrepõe devido ao cruzamento desnivelado.

Se nestes casos é a sobreposição por cruzamento do traçado de arruamentos, também pode suceder a sobreposição do traçado de elementos com natureza distinta do espaço público da cidade. Como o singular caso do percurso de ligação entre o Largo do Carmo e o topo do elevador de Santa Justa que se sobrepõe ao traçado da Rua do Carmo, personagem insólito da paisagem lisboeta que pontua a intersecção da subida do Carmo com a Rua de Santa Justa e serve de referente na percepção do espaço urbano. Naturalmente, apenas podemos estender a nossa definição de rua a um elemento com a natureza da passagem aérea do elevador de Santa Justa sobre a Rua do Carmo pela sua utilização e animação, em parte artificializada pela apropriação turística das esplanadas dependentes dos estabelecimentos de restauração que vêm progressivamente ocupando os edifícios adjacentes à passagem.

09.3.3. Síntese sobre os diferentes níveis ou planos horizontais da secção da rua

Como vimos, a origem da existência de **múltiplos planos horizontais na secção transversal** da rua pode dever-se a: uma **resolução do encontro de cotas** de diferentes ruas; uma necessidade de **aceder aos edifícios** que acompanham a rua aquando do seu reperfilamento; ou a uma **multiplicação desnivelada das**

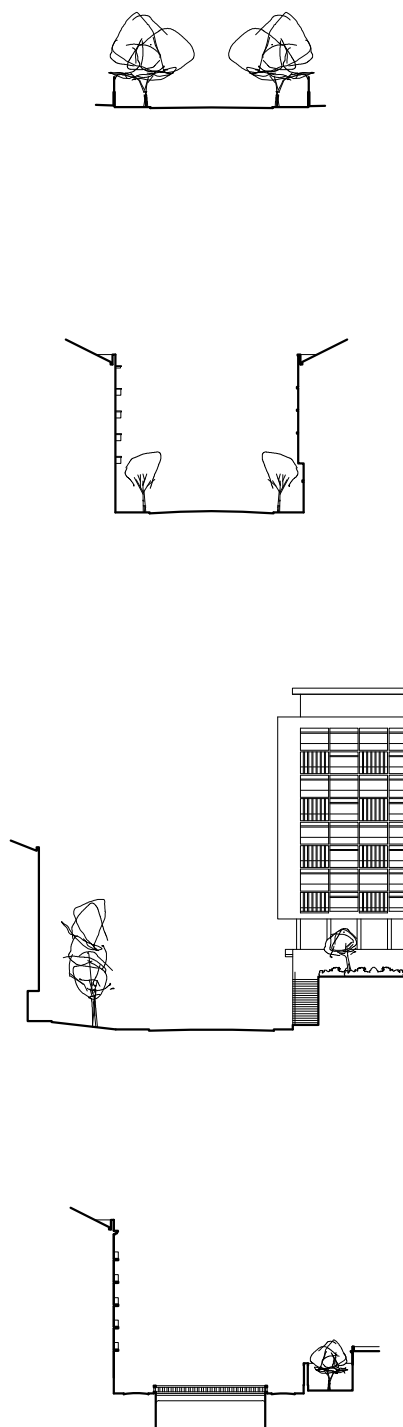


fig. 09.30 • Síntese sobre os diferentes níveis ou planos horizontais da secção da rua. Secções transversais (1:1.000).

- a) Avenida Infante Santo junto ao Hospital Militar;
- b) Avenida Infante Santo (anos 1930);
- c) Avenida Infante Santo (anos 1950);
- d) Avenida Infante Santo sob o viaduto da Pampulha.

faixas de circulação automóvel.

Independentemente da origem da existência de diferentes planos horizontais na secção transversal, estes quase sempre correspondem a usos específicos e diferenciados do espaço público da rua, por exemplo um plano para a circulação viária e outro para a circulação pedonal ou para o acesso aos edifícios que ladeiam a rua. Apesar da diversidade de situações que reconhecemos e que podem configurar **a multiplicação dos planos horizontais da rua**, esta característica morfológica **é uma excepção nas ruas de Lisboa**, nas quais a secção genérica mais comum tem apenas um plano horizontal. O carácter excepcional das ruas ou partes de ruas em que a secção transversal apresenta variações à regra mais comum contribui para que os pontos da secção com estas distintas configurações constituam **elementos de reconhecimento** na imagem da cidade.

Apesar disso, uma mesma rua pode apresentar diferentes momentos com secções transversais distintas e, apesar de cada um desses momentos ter uma identidade própria, constituir um elemento uno, contínuo. A Avenida Infante Santo ilustra isso mesmo ao longo do seu traçado. Se caminharmos desde a Praça da Estrela até à Avenida 24 de Julho encontramos inicialmente uma secção transversal com um plano horizontal simples e arborizado que perde a densidade de arborização quando passam a existir edifícios implantados no alinhamento do espaço privado; a jusante do cruzamento com a Rua de Santana à Lapa a secção da rua passa a ser assimétrica e a ter escadas que permitem vencer o desnível que existe no lado nascente até à plataforma onde assentam os edifícios de habitação colectiva perpendiculares ao eixo da Avenida; e, finalmente, o cruzamento com a Calçada da Pampulha é feito desnivelado, correndo a Calçada em viaduto sobre o plano da Avenida que se articula com aquela através das faixas laterais de circulação que também permitem aceder aos edifícios que a ladeiam.

Como referimos, uma secção transversal com um plano horizontal simples inclui quase sempre pequenos desníveis que se materializam em elementos como por exemplo os passeios, as caldeiras, os degraus ou as rampas, mas pequenos demais para serem interpretados aqui como níveis altimétricos autónomos da secção transversal da rua. Estes pequenos desníveis, à semelhança dos diferentes planos, correspondem quase sempre à divisão do chão da rua em partições com algum tipo de especialização funcional ou com um sentido de composição estética da própria rua, o que nos leva à questão da partição do espaço da rua que tratamos no capítulo seguinte.

Capítulo 10. Partição

Quanto à divisão do chão da rua.

Número e proporção da partição da rua

Os elementos de composição da partição

Os elementos de apropriação da partição e a permeabilidade entre o espaço público e o espaço privado

“A rua moderna geralmente tem uma secção simétrica e compreende passeios para os peões e um espaço central para a circulação motorizada, pública ou privada. (...)

Existe na verdade outra questão a ter em conta, dado que muitas vezes as ruas contêm “espaços” próprios bem diferenciados que lhes proporcionam uma característica singular. Por exemplo as ramblas: contrariamente à sua definição original, a reserva central pode conter actividades e estas têm força e argumento em si mesmas.”¹

Joan Busquets, *La forma de las calles de Barcelona*

¹ BUSQUETS, Joan, “La forma de las calles de Barcelona” in *La U urbana, el libro blanco de las calles de Barcelona*, FAD, Barcelona, 2009 (2005), p. 308.

10. Partição

Quanto à divisão do chão da rua.

Número e proporção da partição da rua; os elementos de composição da partição; os elementos de apropriação da partição e a permeabilidade entre o espaço público e o espaço privado.

10.1. Número e proporção da partição da rua

Entre o percurso e o lugar

A diversidade de usos que ocupam o espaço da rua conduziram, por vezes, à configuração do seu espaço com partições dedicadas a uma função e à apropriação permanente ou efémera dessas partições por usos específicos. Formalmente, estas **partes distintas** foram concebidas com recurso a **elementos de composição** diversos, sendo os mais comuns a **diferença de níveis** e a utilização de diferentes **materiais** ou **texturas** nas pavimentações, podendo existir elementos de outras naturezas como por exemplo a **arborização**, **arcadas** e elementos permanentes ou efémeros de **mobiliário urbano** que contribuem para a definição de distintas partições do espaço. Assim, um outro grau ou nível de definição do espaço público da rua, para além da dimensão e conformação geral do espaço, corresponde à **configuração espacial de partições** e a sua natureza **formal** e **funcional**.

A partição mais corrente da rua é a que se estabelece entre os espaços mais próximos dos limites laterais, onde se faz o acesso às parcelas e edifícios, e o canal central da rua, espaço mais dedicado às deslocações. Esta partição do perfil da rua em passeios pedonais laterais e plataforma viária central é utilizada desde a antiguidade.⁶⁸ Assim, a partição mais comum e aparentemente mais ancestral do espaço de uma rua corresponde às funções principais essenciais à própria definição do que é uma **rua: suporte de morada e deslocação** ou, se preferirmos, **lugar e percurso**.

No entanto, apesar desta tripartição do espaço da rua continuar a ser a mais comum forma de divisão da rua em Lisboa, podemos encontrar ruas divididas em mais ou menos partes. Deste modo, partindo da diversidade de ruas que encontramos na cidade de Lisboa, podemos agregá-las em categorias quanto ao número de partições que têm em: ruas com **uma partição**; ruas **bipartidas**; ruas **tripartidas**; e ruas que

⁶⁸ BALLET, Pascale; DIEUDONNÉ-GLAD, Nadine; SALIOU, Catherine (direction), *La Rue dans l'Antiquité. Définition, Aménagement, Devenir*, Actes Du Colloque de Poitiers, 7-9 Septembre, Presses Universitaires de Rennes, 2006.

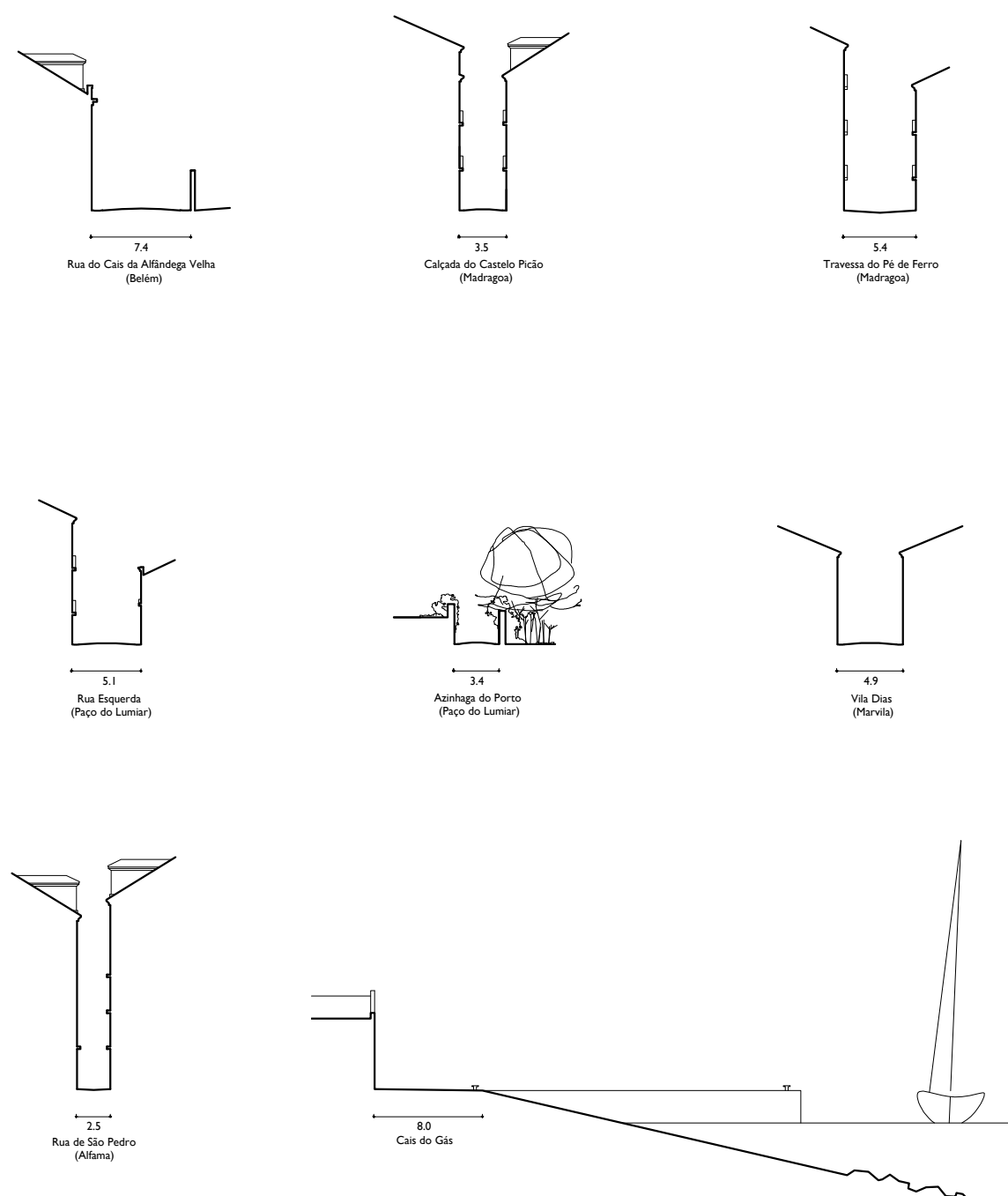


fig. 10.1 • O número da partição da rua. Ruas com uma partição. Secções transversais (1:500).

têm **mais de três partições**. Para além do número de partições parece-nos importante a questão da proporção de espaço que é dedicado a cada uma das funções principais da rua e a sua tipificação e agregação quanto ao **ratio de espaço pedonal/espço viário**, ou seja: **ruas com ratio pedonal < viário**; **ruas com ratio pedonal = viário**; e ruas com **ratio pedonal > viário**.

10.1.1. O número da partição da rua

Ruas com uma partição

A partição mais simples que pode existir é aquela em que todo o plano do chão da rua constitui uma mesma plataforma, aquela em que **todo o chão da rua é partilhado e não especializado**, ou seja, a rua sem divisões e com uma **partição única** que suporta todos os usos em sobreposição.

Na cidade de Lisboa estas ruas com uma partição maioritariamente constituem elementos relativamente estreitos e secundários da estrutura urbana de que fazem parte e são heranças que sobreviveram aos processos de evolução e transformação da cidade ao longo do tempo. Na maioria dos casos conseguimos reconhecer as ondulações dessa partição única que permitem definir linhas de escoamento das águas pluviais, normalmente uma de cada lado da rua, a cerca de meio metro do limite das parcelas, ou em alternativa uma única linha de escoamento no eixo da rua. A Rua do Cais da Alfândega Velha, em Belém; a Calçada do Castelo Picão e a Travessa do Pé de Ferro, na Madragoa; a Rua de São Pedro, em Alfama; a Rua Esquerda e a Azinhaga do Porto, ambas no Paço do Lumiar; ou a Vila Dias, em Marvila são casos exemplares deste tipo de partição única da rua. Também o Cais do Gás constitui uma rua com uma partição singular, mas neste caso empenada num só sentido de modo a conduzir as águas pluviais para o Tejo.

A natureza secundária destes espaços no contexto da cidade, tanto devido à dimensão e posição urbana relativa como aos usos a que estão associados, conduziu ao seu progressivo esquecimento e anonimato no contexto da transformação da cidade. Este facto permitiu a sobrevivência e a manutenção do tipo de partição e pavimento, com vantagens óbvias por exemplo em relação à legibilidade destes elementos, claramente secundários em relação aos eixos de hierarquia superior que têm partições mais elaboradas, e em relação à eficiência do uso do espaço do chão da rua. De facto, a introdução de passeios laterais em ruas com um perfil inferior a cinco metros⁶⁹ dificulta tanto a circulação automóvel como pedonal e são supérfluos em ruas com tráfego automóvel reduzido.

Veja-se o caso da Travessa de Santo António à Junqueira, em Belém, em que o reperfilamento da parte entre a Rua da Junqueira e a Rua do Embaixador acrescentou passeios laterais com cerca de 0,40 metros, deixando 3,5 metros para a faixa de rodagem. A relação equívoca que se estabelece entre a partição, formal e funcional, do espaço e a largura da rua faz com que tanto os peões circulem na faixa automóvel

⁶⁹ Estas dimensões tomam por base larguras mínimas para os passeios pedonais laterais de 1,20 metros e de 2,5 metros para a plataforma viária, no entanto, por exemplo em "*La U urbana. El libro blanco de las calles de Barcelona*" é considerado que ruas com menos de 6 metros de largura devem ter uma única plataforma, atribuindo dimensões recomendadas mínimas de 1,40 metros para passeios e 3,50 metros para a faixa de rodagem.

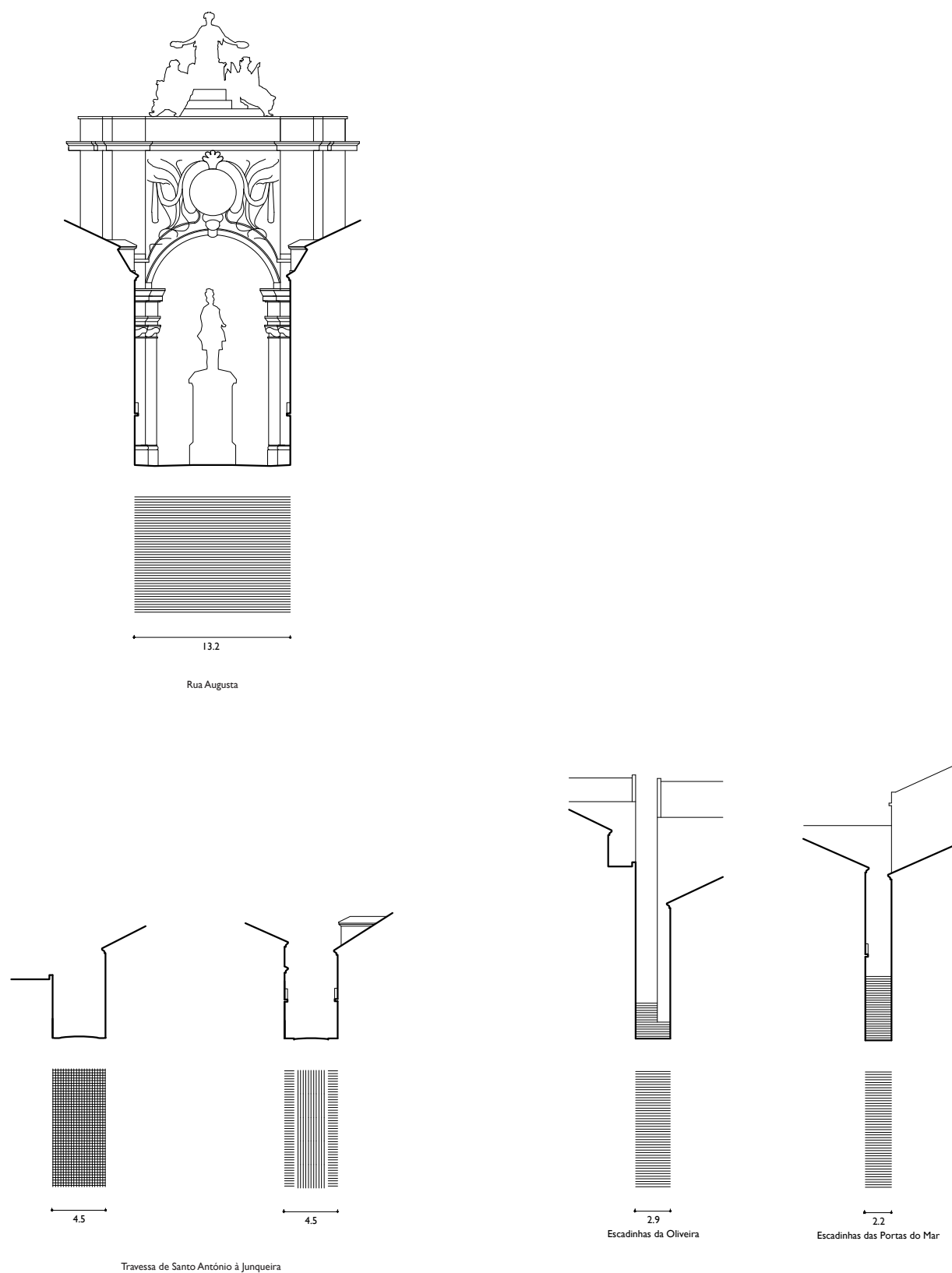


fig. 10.2 • O número da partição da rua. Ruas com uma partição.

Secções transversais (1:500) e diagramas de ocupações viárias (linhas verticais vs. pedonais (linhas horizontais)).

como os automóveis circulem e estacionem parcialmente sobre os passeios laterais que existem nessa parte da Travessa.

Existem ainda casos de ruas sem partições que assim permanecem não só devido à largura do perfil mas também devido à posição topográfica que ocupam. Quando percorremos as encostas de Lisboa, particularmente na parte central da cidade, encontramos diversas ruas que se desenvolvem perpendicularmente à pendente e cujo plano do chão da rua é composto por degraus que se estendem integralmente pela largura da rua. Nesse casos, consideramos que as escadas e escadinhas que ocupam toda a extensão do plano horizontal da rua constituem uma partição singular.

As Escadinhas da Oliveira, as Escadinhas das Portas do Mar ou a parte inferior da Travessa do Jasmim são casos exemplares em que os degraus constituem uma partição singular do espaço da rua. Com um uso condicionado, são ruas exclusivamente pedonais e invariavelmente constituem espaços secundários e relativamente segregados do seu contexto urbano.

565

Finalmente, existem ruas que apesar de terem sido edificadas com mais partições, ou terem passado períodos em que tiveram partições mais complexas, têm hoje apenas uma partição devido ao seu reperfilamento cumprir o propósito de unificar o plano do chão da rua enquanto espaço maioritariamente dedicado ao uso pedonal.

Exemplo desta situação são as operações que configuraram a partição da Rua das Portas de Santo Antão, cujo plano do chão se estende sem divisões entre o Largo de São Domingos e a Rua dos Condes, ou a Rua Augusta, que chegou a suportar a passagem de trânsito rodoviário e de uma carreira de eléctrico. Invariavelmente o pavimento consiste em calçadas com desenhos ornamentais mais ou menos tradicionais e o plano pedonal conformado desse modo suporta ocupações diversas, como esplanadas e espaços de exposição de mercadorias como extensão das lojas que acompanham a rua.

Ruas bipartidas

Na cidade de Lisboa existem **ruas bipartidas** quando existe uma diferença de nível ou quando os elementos de mobiliário urbano ou alinhamentos de árvores criam **uma linha separadora dessas duas partições**. O segundo caso é mais comum do que o primeiro e ruas como as Escadinhas da Saúde, a Rua Ribeiro Sanches ou a Calçada Nova de São Francisco são casos exemplares onde se consegue reconhecer o eixo composto por corrimão e árvores que separa as duas partições em que as ruas se dividem.

A clareza formal do eixo de composição que orienta a disposição dos elementos de mobiliário urbano e arborização reforça o sentido de composição dos espaços canal das próprias ruas e contribui para a definição de espaços de pertença associados aos edifícios que marginam cada lado da rua.

Apesar de não ser muito comum, este princípio relativamente simples de reforço de uma linha de compo-

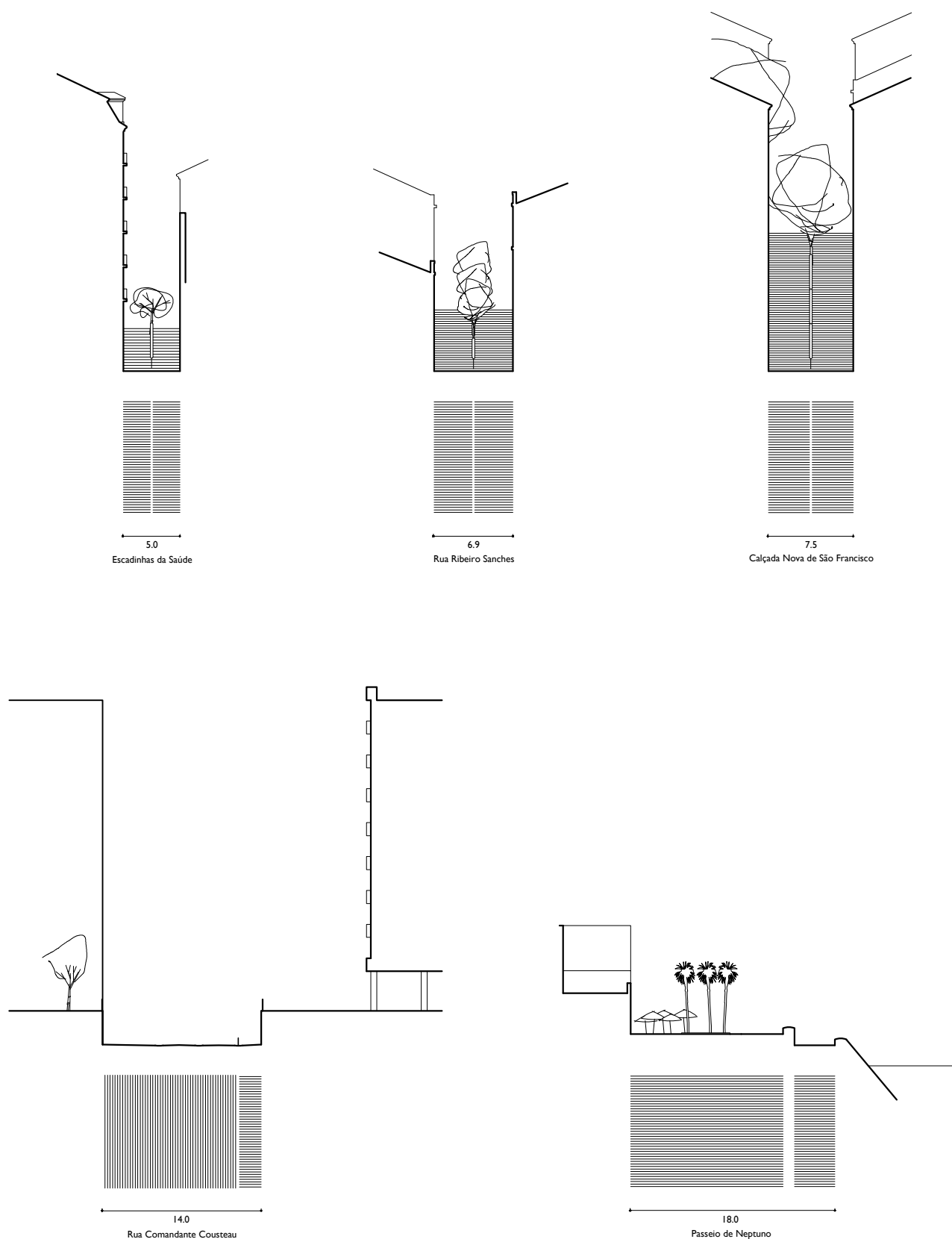
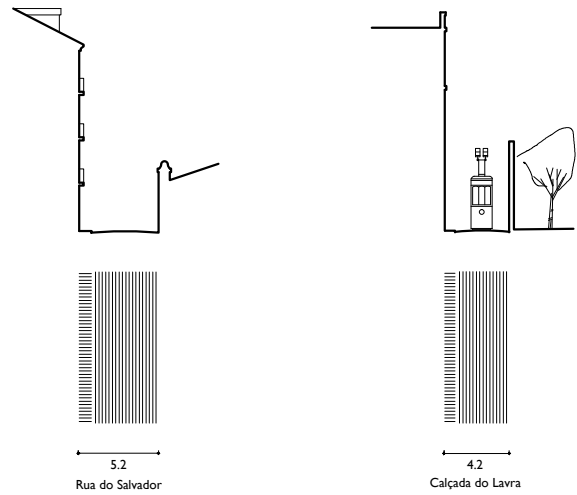
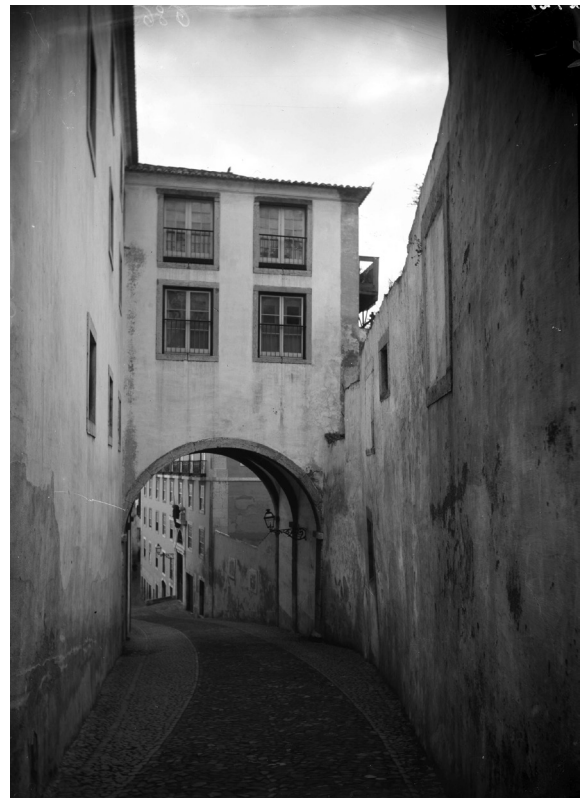


fig. 10.3 • O número da partição da rua. Ruas bipartidas.

- Secções transversais (1:500) e diagramas de ocupações viárias (linhas verticais) vs. pedonais (linhas horizontais);
- Fotografias da Rua do Salvador: Arquivo Fotográfico Municipal, cotas: PT/AMLSB/BAR/000319 e PT/AMLSB/FAN/002927.



567



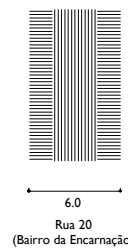
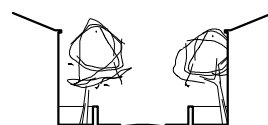
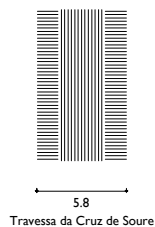
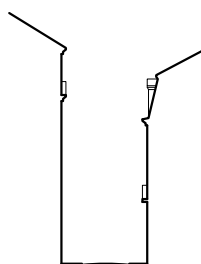
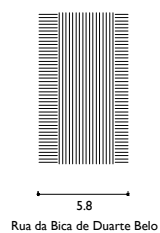
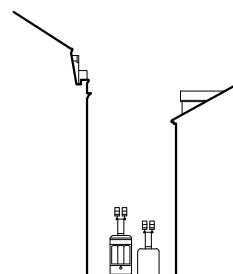
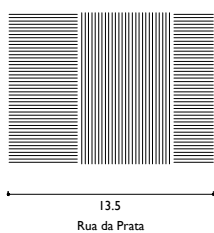
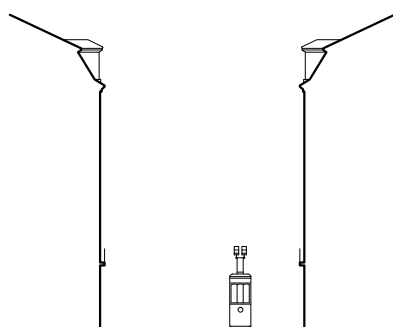
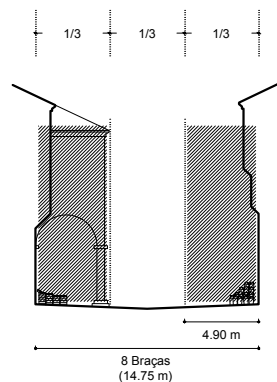


fig. 10.4 • O número da partição da rua. Ruas tripartidas.

- a) Fotografia de uma rua de Pompeia.
- b) Interpretação gráfica da regra medieval da partição em terços do canal da rua;
- c) Secções transversais (1:500) e diagramas de ocupações viárias (linhas verticais) vs. pedonais (linhas horizontais).

sição do espaço que o separa em dois existe não apenas nas ruas que constituem o tecido urbano mais antigo da cidade. Também na constituição de tecidos urbanos mais recentes, como no Parque das Nações, se utilizou este mesmo princípio para a partição de arruamentos, por exemplo nos distintos casos da Rua Comandante Cousteau e do Passeio de Neptuno.

O primeiro caso consiste num impasse automóvel de acesso a estacionamento privados subterrâneos mas também numa travessa de acesso ao parque urbano que se estende ao longo da frente de rio. A partição desta rua de serviço recorre a um eixo de simples balizadores para definir um estreito corredor pedonal e dedicar a maior parte do chão da rua à circulação e estacionamento automóvel. O segundo caso, que também foi abordado relativamente à justaposição lateral de níveis da secção transversal, recorre ao alinhamento de elementos de mobiliário urbano e arborização ao longo da linha que articula a diferença de níveis para distinguir duas plataformas na composição do espaço da rua: uma superior, mais ampla, associada à restauração que ocupa o térreo dos edifícios; e outra inferior, mais estreita, que consiste num percurso mais próximo do nível do rio.

569

Mais raras são as ruas em que existe uma parte dedicada a veículos e uma parte dedicada a peões, normalmente resultado de um dos lados não ter acesso ao interior das parcelas e a largura da rua ser relativamente estreita, como sucede em parte do traçado da Rua do Salvador, em Alfama, ou em parte da Calçada do Lavra, na encosta da colina de Santana virada a poente.

Ruas tripartidas

Como referimos inicialmente, em Lisboa existe um predomínio claro de **ruas tripartidas**, são aquelas que se encontram com mais facilidade quando percorremos a cidade. Para além de ser o tipo de partição mais corrente, a sua origem remonta, pelo menos, à antiguidade clássica, existindo desse período em toda a bacia do Mediterrâneo registo de diversas ruas com **passeios laterais e uma plataforma central** para a passagem de veículos.⁷⁰

Também ao longo da época medieval a configuração tripartida do perfil dos arruamentos era relativamente comum. Apesar da distinção destes “terços” na rua medieval,⁷¹ por vezes não existiam variações evidentes no pavimento, uma vez que este plano horizontal podia ser totalmente em terra batida ou simplesmente ter as faixas laterais empedradas com o propósito de tornar mais confortável o percurso pedonal e proteger as fundações dos edifícios da humidade.

Pela mesma razão, quase sempre o “chão” da rua tinha um perfil empenado no sentido do eixo de modo a escoar nessa linha as águas pluviais e residuais, afastando-as dos limites construídos. A ocupação por es-

⁷⁰ BALLEST, Pascale; DIEUDONNÉ-GLAD, Nadine; SALIOU, Catherine (direction), *La Rue dans l'Antiquité. Définition, Aménagement, Devenir*, Actes Du Colloque de Poitiers, 7-9 Septembre, Presses Universitaires de Rennes, 2006.

⁷¹ Consultar o **Capítulo 02 - O tempo e a forma das ruas em Lisboa** na parte dedicada ao período medieval, particularmente a questão da partição das ruas medievais.

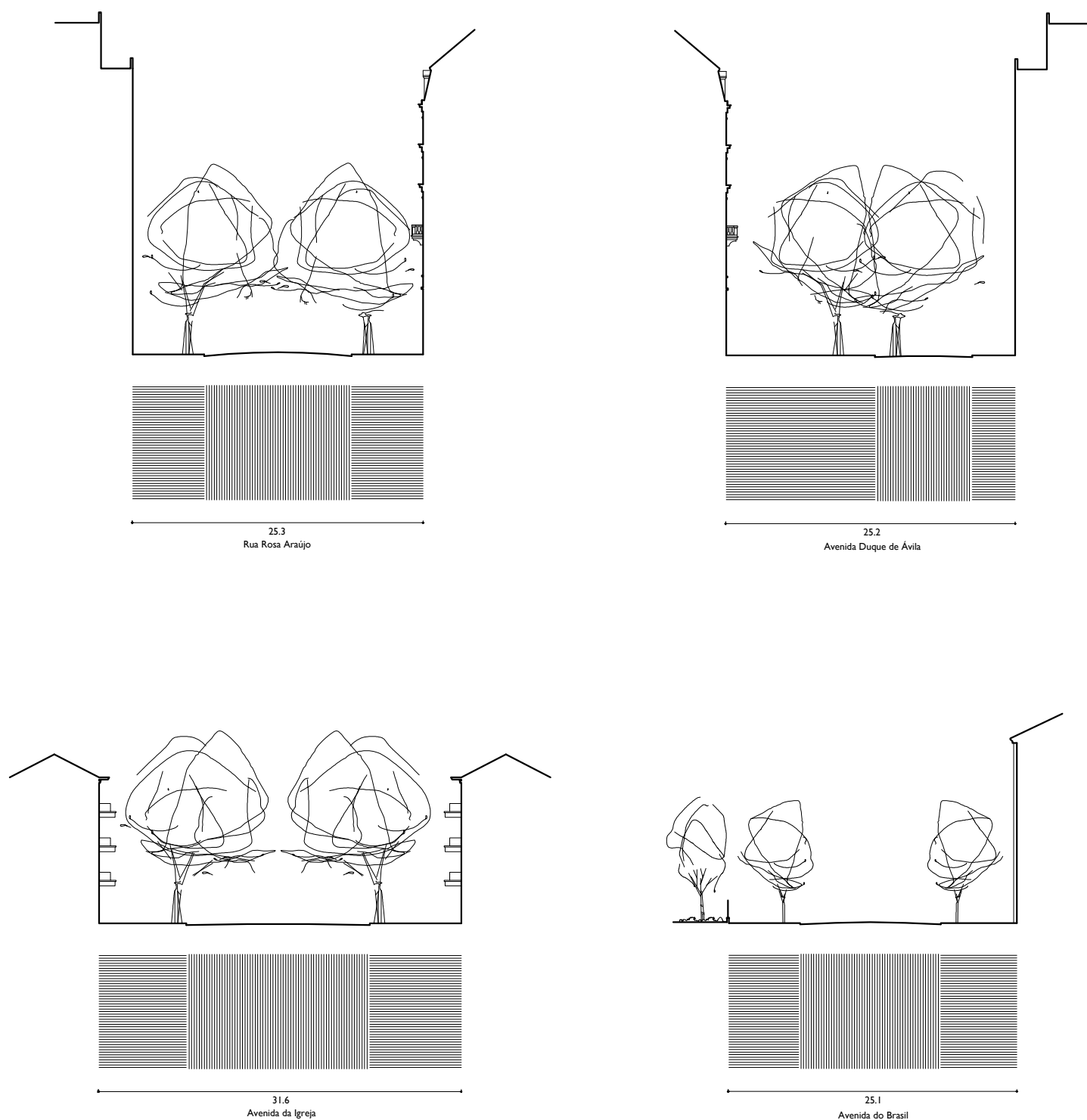


fig. 10.5 • O número da partição da rua. Ruas tripartidas.

Secções transversais (1:500) e diagramas de ocupações viárias (linhas verticais) vs. pedonais (linhas horizontais).

truturas mais ou menos efémeras dos terços laterais contribuía para a identificação da separação entre o espaço de maior movimento e os espaços laterais de acesso às edificações.

Desde esse período, e posteriormente com a progressiva generalização da pavimentação das ruas na cidade de Lisboa, esta tripartição da rua mostrou ser a resposta mais eficaz e genérica para as distintas situações, variando depois tanto a proporção entre as partes como as subdivisões internas e ocupações destas três partições primárias da rua.

Seguramente devido a esta capacidade de adequação a diferentes necessidades e da natureza essencial da tripartição do espaço da rua, hoje podem ser classificados neste tipo de ruas casos tão distintos como a Rua da Prata, a Rua da Bica de Duarte Belo, a Travessa da Cruz de Soure, a Rua Rosa Araújo, a Avenida Duque de Ávila, a Rua 20 do Bairro da Encarnação, a Avenida da Igreja ou a Avenida do Brasil. Casos que demonstram que independentemente da dimensão, do período de edificação, da existência ou ausência de degraus e arborização, da ocupação superficial e dos usos, a composição com três partições – duas laterais pedonais e uma central dedicada ao movimento de veículos – suporta uma grande diversidade de formas e soluções. Através destes casos conseguimos ter uma pequena amostra da diversidade tanto da proporção entre os espaços dedicados aos peões e aos veículos como dos elementos que constituem e modo de apropriação das diferentes partições.

571

Ruas com mais de três partições

Em relação ao número de partições, existem ainda ruas que têm **mais de três partições**, ou seja, ruas cujo plano do chão se reveste de uma **maior complexidade na composição das partições** que suportam uma utilização dedicada aos peões e das partições dedicadas ao movimento e transportes mais rápidos. O maior número de partições está invariavelmente associado a **ruas com um perfil transversal mais largo**,⁷² normalmente arborizadas, e o arquétipo urbano destes elementos é a *avenida* enquanto modelo urbano reprodutível mas também passível de ser recriado e redesenhado.

A edificação destes elementos urbanos remete para a tradição de **espaços prestigiados e com um reconhecimento social abrangente**, aproximando-se em alguns casos do simbolismo normalmente associado aos espaços públicos de excepção na cidade como praças e largos. Por outro lado, a avenida insere-se também na genealogia da “*arte dos parques e dos jardins*”⁷³ sendo uma criação específica que associa características de espaços que antes da sua existência pertenciam a domínios, público e privado, distintos da cidade.

Na cidade de Lisboa, tendo antecedentes nas avenidas e *boulevards* da cultura urbana francesa e também no anterior Passeio Público, jardim fechado lisboeta que ocupava parte do seu traçado, a Avenida da Liberdade é o primeiro caso de uma rua com mais de três partições, a primeira avenida com esta designação

⁷² Por exemplo a rua mais larga de Lisboa, a Alameda Afonso Henriques, com 120 metros de largura é composta por cinco partições: passeios laterais arborizados e uma plataforma central ajardinada e arborizada separados por faixas de circulação viária.

⁷³ Verbete “Avenue” in CHOAY, Françoise e MERLIN, Pierre (dir.), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, PUF, Paris, 2000 (1988). p.98.

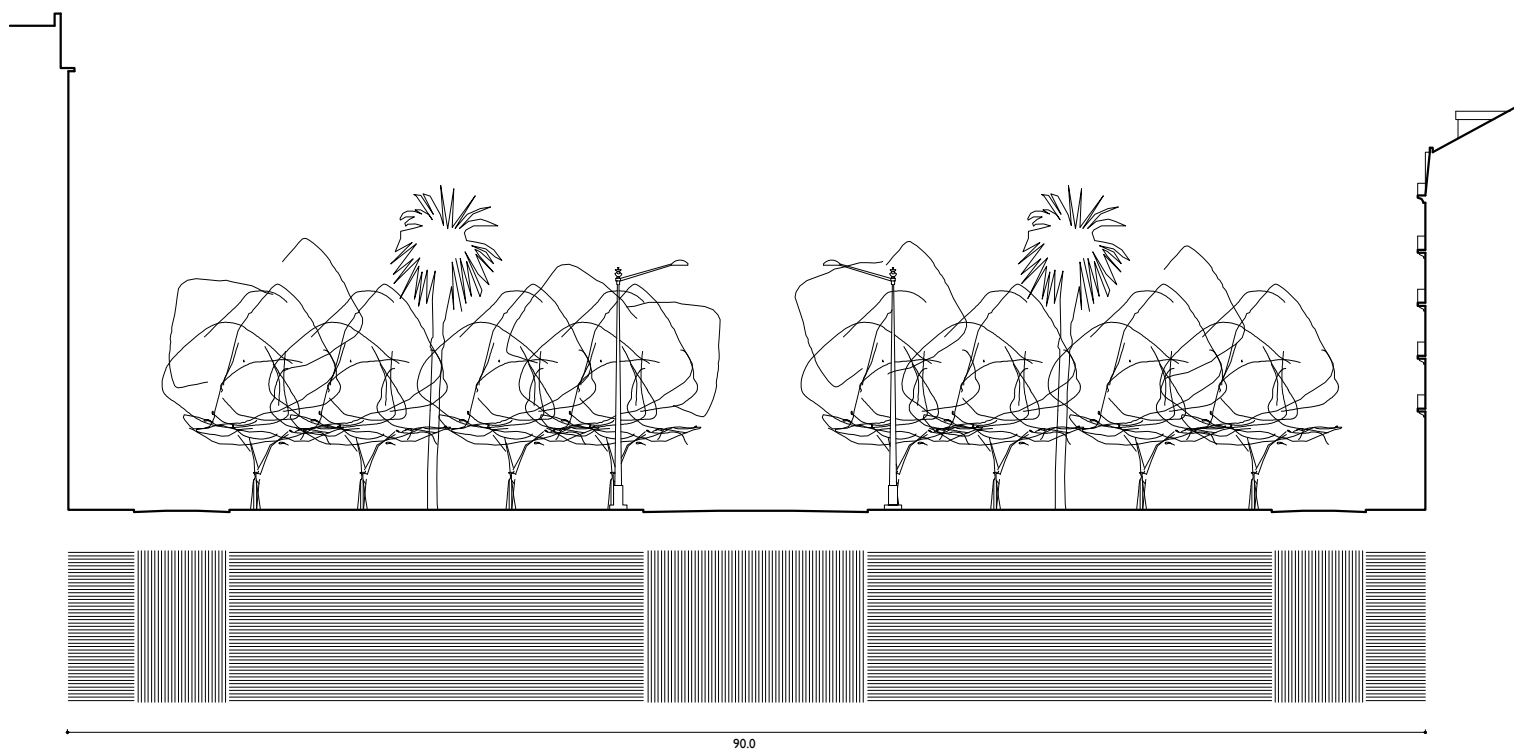
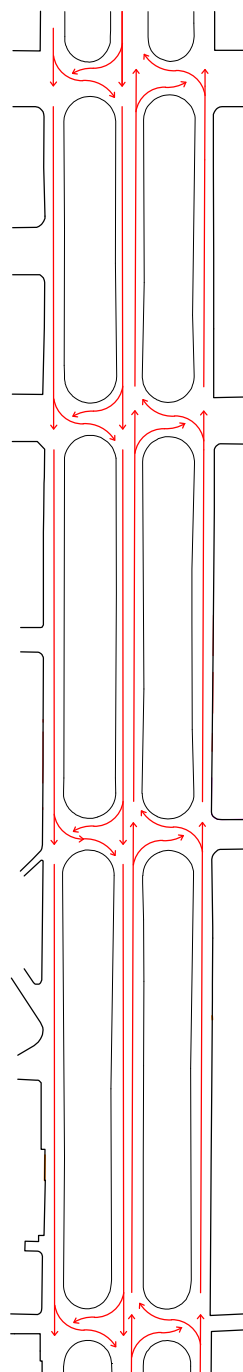
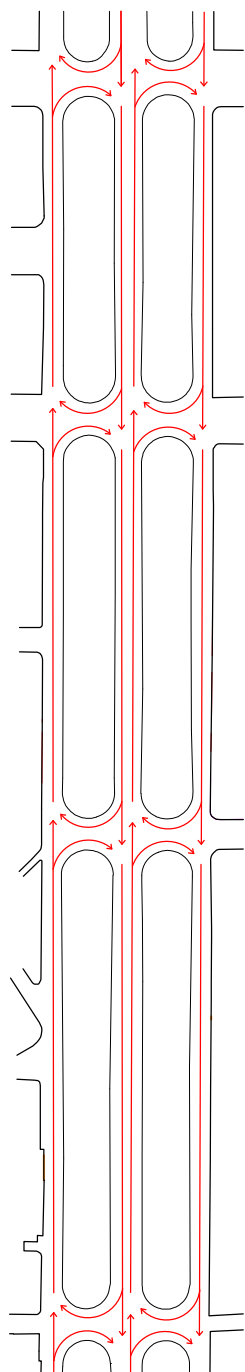


fig. 10.6 • O número da partição da rua. Ruas com mais de três partições. A Avenida da Liberdade.

a) Secção transversal (1:500) e diagrama de ocupação viária (linhas verticais) vs. pedonal (linhas horizontais).

b) Diagramas comparativos da circulação utilizando as faixas laterais como contre-allées e como se circulou até 2012.



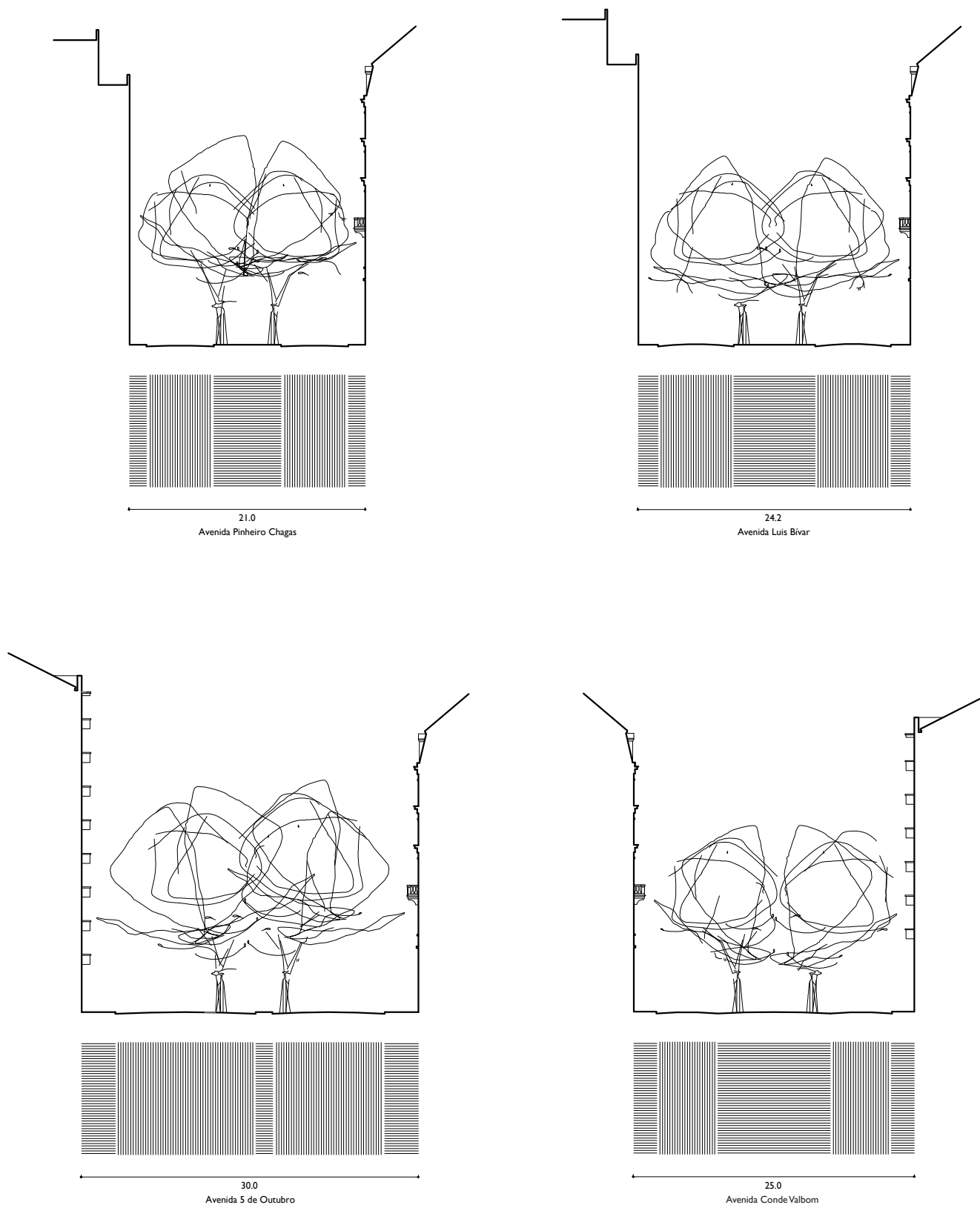


fig. 10.7 • O número da partição da rua. Ruas com mais de três partições. *Avenidas Novas*.

Secções transversais (1:500) e diagramas de ocupações viárias (linhas verticais) vs. pedonais (linhas horizontais).

toponímica em Lisboa, e que permanece ainda como referência para as realizações contemporâneas de ruas com partições mais complexas. O seu perfil, com 90 metros de largura, é composto por dois passeios laterais e duas generosas plataformas centrais pedonais que são intercalados com faixas laterais de distribuição do trânsito local e estacionamento e uma plataforma central que suporta o trânsito de passagem nos dois sentidos.

As faixas laterais de distribuição local, nomeadas originalmente nas avenidas parisienses como *contre-alées*, como o nome indica são destinadas à circulação em sentido contrário ao das faixas centrais mais próximas de modo a permitir o trânsito automóvel circular em redor das plataformas pedonais centrais. No entanto, tanto a utilização feita até 2012 foi a oposta a este princípio de circulação original, como actualmente a arbitrariedade do seu sentido e a segregação instituída entre o tráfego de atravessamento e o tráfego local dificultam uma maior fluidez e contrariam mesmo a ideia associada ao desenho do espaço.

Estas sete partições da avenida definem espaços dedicados a funções e usos distintos, ou seja, existe uma especialização de cada partição. Assim, os passeios laterais com cerca de quatro metros suportam o movimento pedonal que acompanha as montras e serve o acesso aos edifícios que marginam a avenida, as partições viárias laterais com aproximadamente seis metros suportam o trânsito local e o estacionamento, as plataformas pedonais centrais com cerca de 27 metros têm à vez canteiros arborizados, quiosques e esplanadas, sendo a grande circulação rodoviária feita na partição central que tem um total de 15 metros e suporta 2 faixas de trânsito num sentido e três no outro.

575

Tanto no Bairro das Picoas⁷⁴ como nas *Avenidas Novas*,⁷⁵ Ressano Garcia utilizou o mesmo modelo de elemento urbano para a composição de toda uma nova área de expansão da cidade de Lisboa, sendo que as ruas e avenidas aí criadas tinham larguras de perfil menos generosas que a Avenida da Liberdade, existem algumas que contaram com uma plataforma pedonal central arborizada. No Bairro das Picoas, em especial a noroeste da Avenida Fontes Pereira de Melo, são exemplos destes casos a Rua Pinheiro Chagas e a Avenida Luís Bívar, e nas Avenidas Novas ainda reconhecemos este tipo de partição em várias avenidas como a Avenida 5 de Outubro ou a Avenida Elias Garcia.

Estes casos ilustram bem a partição em cinco partes que é recorrentemente utilizada na composição de ruas e avenidas arborizadas na viragem do século XIX para o século XX. Se na origem a plataforma central arborizada acolhia o movimento pedonal de passeio, como numa *rambla*,⁷⁶ actualmente quase todas estão dedicadas a estacionamento automóvel.

Actualmente, a tradição de edificação destes espaços com maior número de partições associada a uma

⁷⁴ O Bairro das Picoas é aquele que se desenvolve para um e outro lado da Avenida Fontes Pereira de Melo, marginado a poente e sul pelas preexistentes Rua de São Sebastião da Pedreira e Rua do Andaluz e que se estende até ao arranque das Avenidas Novas e tecidos limítrofes.

⁷⁵ O termo *Avenidas Novas* é utilizado para nomear a operação de expansão da cidade de Lisboa conduzida por Ressano Garcia no final do século XIX para norte da actual Praça Duque de Saldanha e sensivelmente até ao arranque do Campo Grande.

⁷⁶ Apesar da origem do termo *rambla* ser a palavra árabe *ramla*, que significa leito de rio seco, hoje serve comumente para designar uma rua com uma plataforma central arborizada e de dimensões generosas dedicada ao passeio de peões.

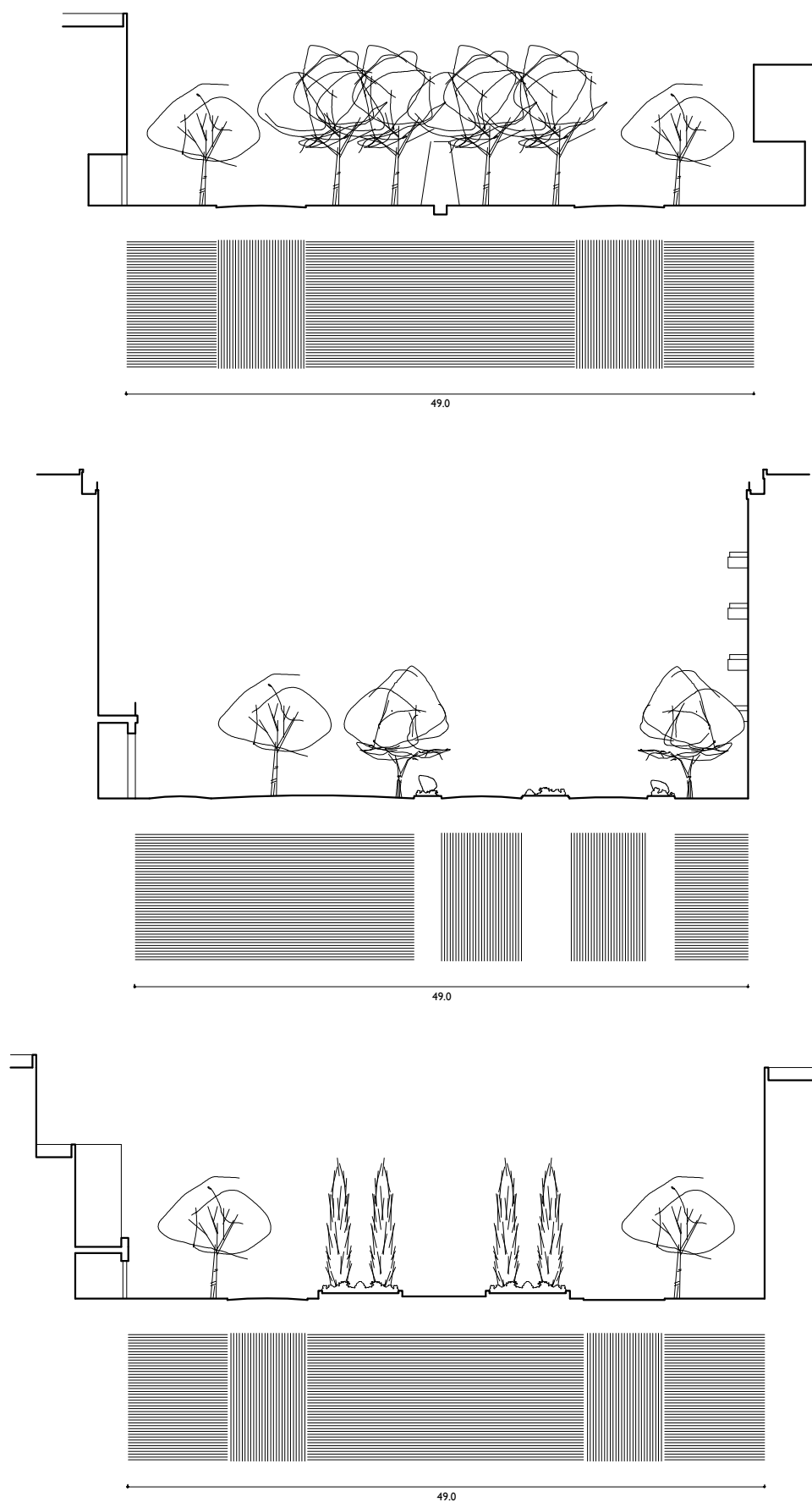


fig. 10.8 • O número da partição da rua. Ruas com mais de três partições. As três partes da Alameda dos Oceanos. Secções transversais (1:500) e diagramas de ocupações viárias (linhas verticais) vs. pedonais (linhas horizontais).

ideia de prestígio mantém-se. A operação desenvolvida a pretexto da Exposição Internacional de Lisboa de 1998 integrou um conjunto de espaços lineares principais na composição urbana. Um dos meios utilizados para reforçar o papel hierárquico superior destes eixos no conjunto foi a composição da partição da rua em múltiplas partes, como por exemplo no caso da Alameda dos Oceanos.

A Alameda dos Oceanos é um eixo com mais de dois quilómetros de comprimento e uma largura de cerca de 49 metros, as suas cinco partições constituem-se a partir de sete módulos de sete metros, com ligeiras variações. Assim, passeios laterais, cada um ocupando um módulo de sete metros, e faixas de circulação viária, também cada uma com cerca de um módulo de largura, ladeiam a plataforma central pedonal arborizada e por vezes ajardinada que ocupa uma largura de três módulos, 21 metros, acolhendo um sistema de jogos de água associado a elementos escultóricos, arte urbana, bancos, papelarias e iluminação.

O perfil da alameda ao longo do seu traçado tem variações, particularmente na ocupação e desenho da partição central.⁷⁷ No entanto, a permanência do desenho do pavimento e dos alinhamentos de azinheiras dos passeios laterais permitem que a leitura que existe da alameda enquanto elemento urbano uno não se perca.

577

Uma variante deste tipo de rua com mais do que três partições tem origem na transformação do perfil de ruas preexistentes que, apesar do plano do chão passar a ser um plano único, não perdem as partições dedicadas a usos distintos que tinham antes, como é o caso da Avenida Conde Valbom.

Esta avenida, apesar do reperfilamento ter unificado o plano da plataforma central com as faixas rodoviárias e lhe ter condicionado o acesso, que agora apenas pode ser feito a partir da Avenida Visconde Valmor, consistindo actualmente num impasse viário, mantém as preexistentes partições viárias e pedonais. Apenas os passeios laterais mantêm os lancis e o desnível para o plano agora uno da alameda pedonal central e das faixas rodoviárias que a ladeiam, sendo a separação entre estas feita por balizadores. Para além desses elementos, é o desenho do pavimento constituído por calçada portuguesa que permite identificar a partição do espaço da avenida.

⁷⁷ "(...) - o troço sul, o mais curto, estende-se da Torre Galp à rotunda do Cabeço das Rolas, não tem plataforma central e os passeios laterais foram plantados com azinheiras e tílias;

- o troço da Estação do Oriente, o segundo, é mais largo e constituído por dois passeios laterais arborizados com azinheiras. Na plataforma central foram plantados alinhamentos de *quercus palustris*, pontuados com o exotismo das *erythras*. A extremidade norte localiza-se frente ao Pavilhão de Portugal e distingue-se pelos canteiros sobrelevados onde predominam ciprestes, rematando com um sobreiro de grande porte;

- o troço norte é formado por uma sequência de espaços virados sobre as fontes, ao longo da plataforma central, diversificados por maciços de floração, junto às fontes e palmeiras. O exotismo das *erythras*, de folhagem e floração colorida, acentuam as alterações de imagem ao longo do ano, pelo contraste com as árvores envolventes - os *Quercus cerris*, *Quercus frainetto* e *Quercus petrae* - bem como a perspectiva sobre as fontes, bem marcadas pelo *Arecas-trum*. A placa central é elevada através de canteiros de arbustos, ligeiramente inclinados e contidos por sebes que conferem a este troço um carácter mais ajardinado. No seu final, a composição arbórea é rematada por quatro alinhamentos de *Quercus robur*, junto à Porta Norte do recinto. (...)” in http://www.portaldasnacoes.pt/item/alameda-dos-oceanos/?category_id=266, consultado em Agosto de 2013.

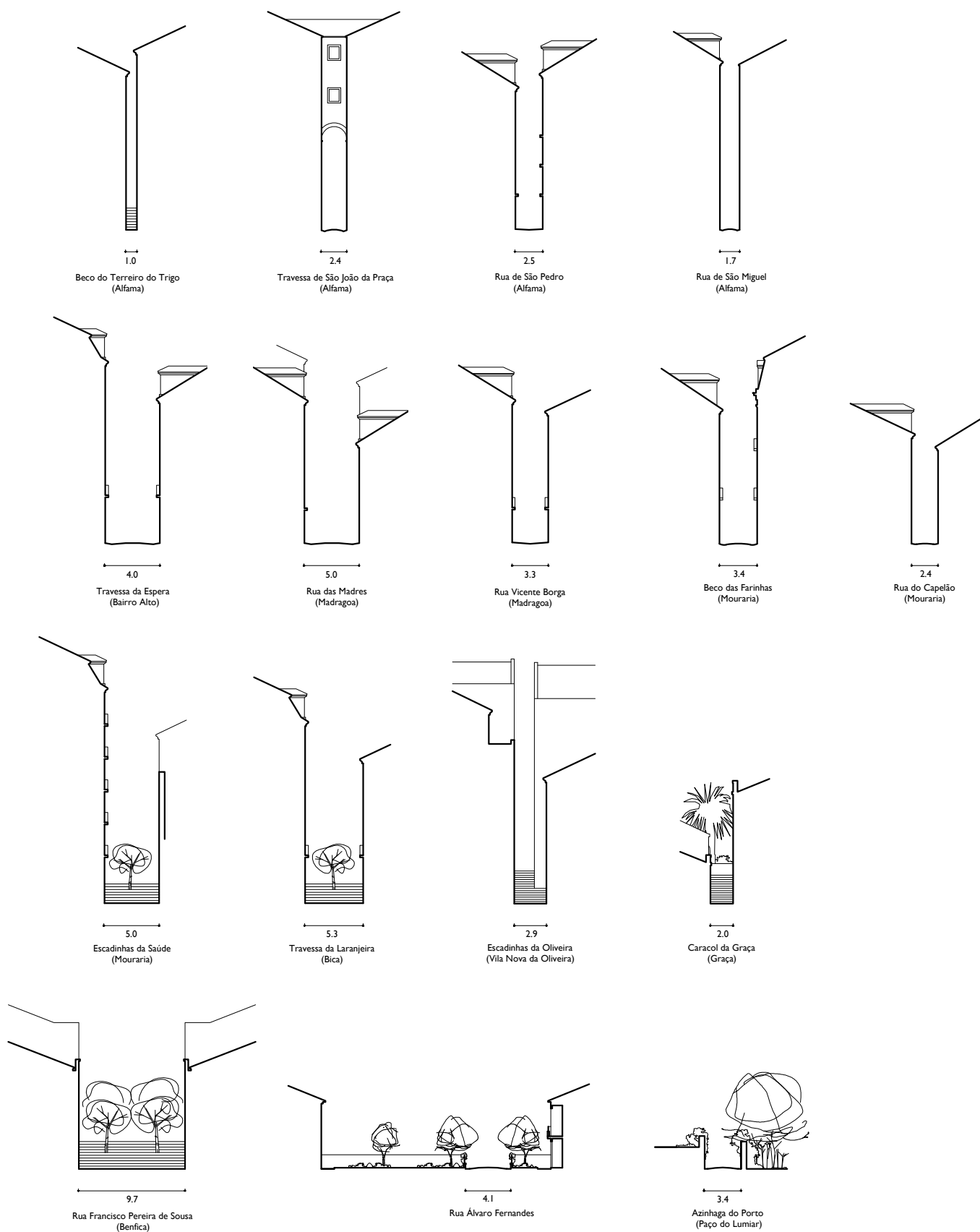


fig. 10.9 • A proporção da partição da rua. Ruas com plataforma única com menos de 6 metros de largura. Secções transversais (1:500).

10.1.2. A proporção da partição da rua

A proporção entre o espaço pedonal e o espaço dedicado aos veículos

As ruas com origem em percursos ancestrais começaram por ser caminhos.⁷⁸ Nesse momento não podemos considerar que fossem ruas, não constituíam espaços de relação com parcelas de espaço privado e quando isso acontecia era em lugares pontuais, como o adro de uma ermida ou a entrada de uma propriedade rural. A predominância da função de itinerário desse caminho sobre qualquer outra definia a sua partição, uma única partição dedicada ao movimento, à circulação, ao transporte de pessoas e bens.

A colonização das margens de um caminho transforma-o gradualmente numa rua, ou seja, a necessidade de aceder às parcelas edificadas e de utilizar o espaço da rua para deslocações curtas e mesmo para a estadia em sobreposição com o movimento de passagem, origina a partilha do espaço da rua entre estas utilizações genericamente ligadas ao **itinerário** ou ao **lugar**.

579

Independentemente do número de partições e tendo em conta a separação primordial que existe entre espaços de circulação e de acesso às parcelas, ou seja, entre **partições ligadas ao itinerário** e **partições ligadas ao lugar**, podemos reflectir a propósito da **proporção** do chão do perfil da rua que é dedicado a cada um destes usos. Para simplificar podemos partir da **quantidade de espaço das partições viárias vs. quantidade de espaço das partições pedonais** que existem num perfil de uma qualquer rua, tendo em conta que nas primeiras também se incluem os espaços de estacionamento e que por vezes existem plataformas cujo espaço é partilhado entre os distintos usos.

Como constatámos, a maior parte das ruas que percorremos actualmente divide-se em **três partições**: dois passeios laterais pedonais e uma faixa central dedicada ao trânsito e, eventualmente, ao estacionamento automóvel. No caso de Lisboa, estas **ruas tripartidas** têm quase sempre mais espaço viário do que pedonal, variando maioritariamente o **ratio pedonal/viário** entre 1:1 e 1:3 ou seja, entre 1/4 e 1/2 de espaço pedonal para entre 3/4 e 1/2 de espaço dedicado a automóveis, o que se encontra próximo de outras cidades europeias como Paris⁷⁹ ou Barcelona.⁸⁰ No entanto, encontramos casos muito diversos relativos à proporção de uso do perfil da rua, como veremos também associado à largura das ruas.

Tendo em conta que qualquer tipificação e classificação exige um grau de abstracção, devemos esclarecer que não pretendemos fazer um levantamento exaustivo das **proporções pedonal/viário** de todas as ruas

⁷⁸ CANIGGIA, Gianfranco, MAFFEI, Gian Luigi, *Architectural Composition and Building Typology. Interpreting Basic Building*, Alinea Ed., Firenze, 2001. pp. 127-131.

⁷⁹ "La règle haussmannienne, toujours en usage À Paris, accorde 3/5 de l'emprise à la chaussée: circulation et stationnement et 2/5 aux trottoirs (généralement égaux). Mais l'expérience de la circulation automobile plus rapide que celle des calèches et des fiacres conduit à tempérer ces indications. À Barcelone on maintient une répartition égale entre chaussées et trottoirs dans les voies importantes (50/50)." in MAGIN, David; PANERAI, Philippe, *Projet Urbain*, Éditions Parenthèses, Marselha, 2002, p. 58.

⁸⁰ "Se considera conveniente que la ocupación física de la calle por parte de los vehículos no exceda el 60%. En estos momentos la media en Barcelona, a pesar del elevado número de operaciones de pacificación, es de aproximadamente un 33% de aceras frente a un 66% de calzadas. Sería óptimo conseguir una relación media del 50%." in AAVV, *La U urbana, el libro blanco de las calles de Barcelona*, FAD, Barcelona, 2009 (2005), p. 329.

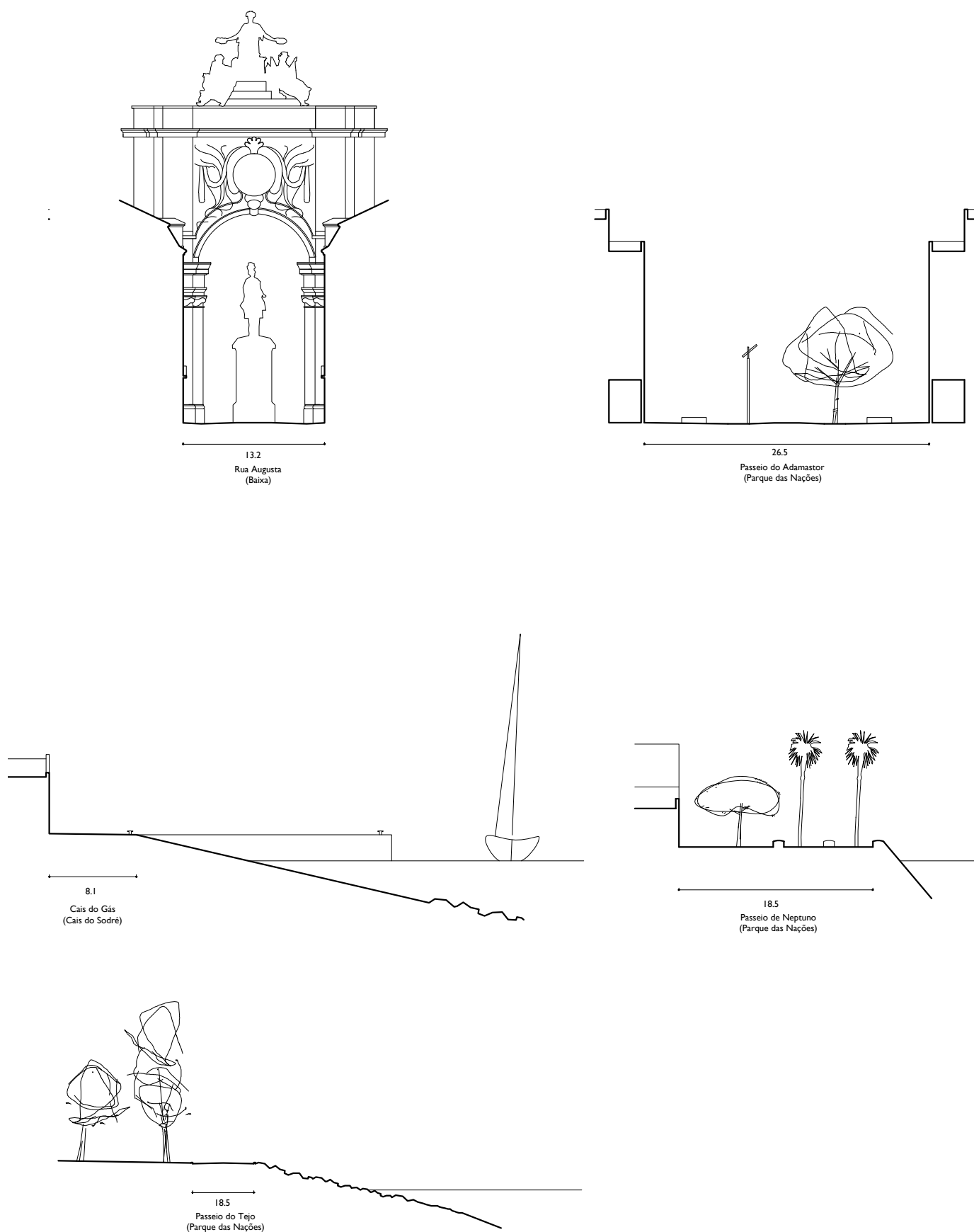


fig. 10.10 • A proporção da partição da rua. Ruas com plataforma única entre 10 e 40 metros de largura. Secções transversais (1:500).

de Lisboa, mas antes ter uma **matriz representativa dessa diversidade**, portanto não exclusiva, e que possibilite a sua interpretação.

Para esta classificação segundo a proporção do espaço da rua, seguimos o princípio operativo de classificação ensaiado na investigação sobre as ruas de Barcelona levada a cabo por um grupo de investigação alargado promovido pela associação catalã FAD (*Fomento de las Artes e del Diseño*) e publicado em *La U urbana, el libro blanco de las calles de Barcelona*.⁸¹ Assim, cruzamos a dimensão da **largura da rua** com o tipo de **relação pedonal/viário**, distinguindo entre aquelas que têm apenas **uma plataforma** e aquelas que têm **passeios pedonais e faixas viárias**. Nestas últimas distinguem-se as **ruas com plataformas pedonais maiores que as plataformas viárias**; as **ruas com plataformas pedonais iguais às plataformas viárias**; e as **ruas com plataformas pedonais menores que as plataformas viárias**. A descrição de cada tipo presente neste quadro interpretativo será feita, como até aqui, recorrendo a casos das ruas de Lisboa, no seu estado actual, de modo a constituir exemplos-tipo.

581

Apesar de acompanharmos o texto com figuras representativas e explicativas dos tipos de ruas que se caracterizam em cada momento, nomeadamente secções transversais e diagramas da proporção do espaço pedonal/viário da partição, uma visão comparativa mais abrangente pode ser obtida pela consulta do *quadro comparativo da largura e proporção do espaço pedonal/viário da partição* desdobrável.

Ruas com plataforma única

Nas **ruas com plataforma única**, a prioridade é dada invariavelmente ao **uso pedonal**, dado que em muitas destas ruas não é possível a circulação de veículos automóveis devido à largura dos arruamentos - a maior parte destas ruas tem **menos de seis metros de largura** - como, por vezes, à **existência de degraus**.

Quase exclusivamente dedicadas ao uso pedonal, no caso de serem ruas estruturantes dos tecidos mais antigos, essa prioridade promove o comércio diário nos pisos térreos dos edifícios que acompanham a rua e, no caso de serem ruas secundárias dos mesmos contextos, contribui para a apropriação desse espaço como uma extensão doméstica das pequenas habitações térreas.

No caso das **ruas mais largas do que seis metros**, e até ao limite aproximado de 40 metros com apenas uma plataforma, estas invariavelmente consistem em **espaços de passeio e lazer**, nos casos de maior largura, ou ruas que se desenvolvem em patamares, com degraus, nos casos mais estreitos.

Qualquer das situações consiste em ruas em que **o uso automóvel é condicionado** e, mesmo quando não existe indicação expressa, a passagem de automóveis é lenta e reduzida, o que confere a estas ruas uma predominância do uso pedonal. Em relação às funções que ocupam os edifícios que acompanham a rua, para além da habitação, quando existe comércio este localiza-se no piso térreo e invariavelmente é ligado a actividades de restauração, potenciadas pela própria forma e composição dos espaços.

⁸¹ AAVV, *La U urbana, el libro blanco de las calles de Barcelona*, FAD, Barcelona, 2009 (2005).

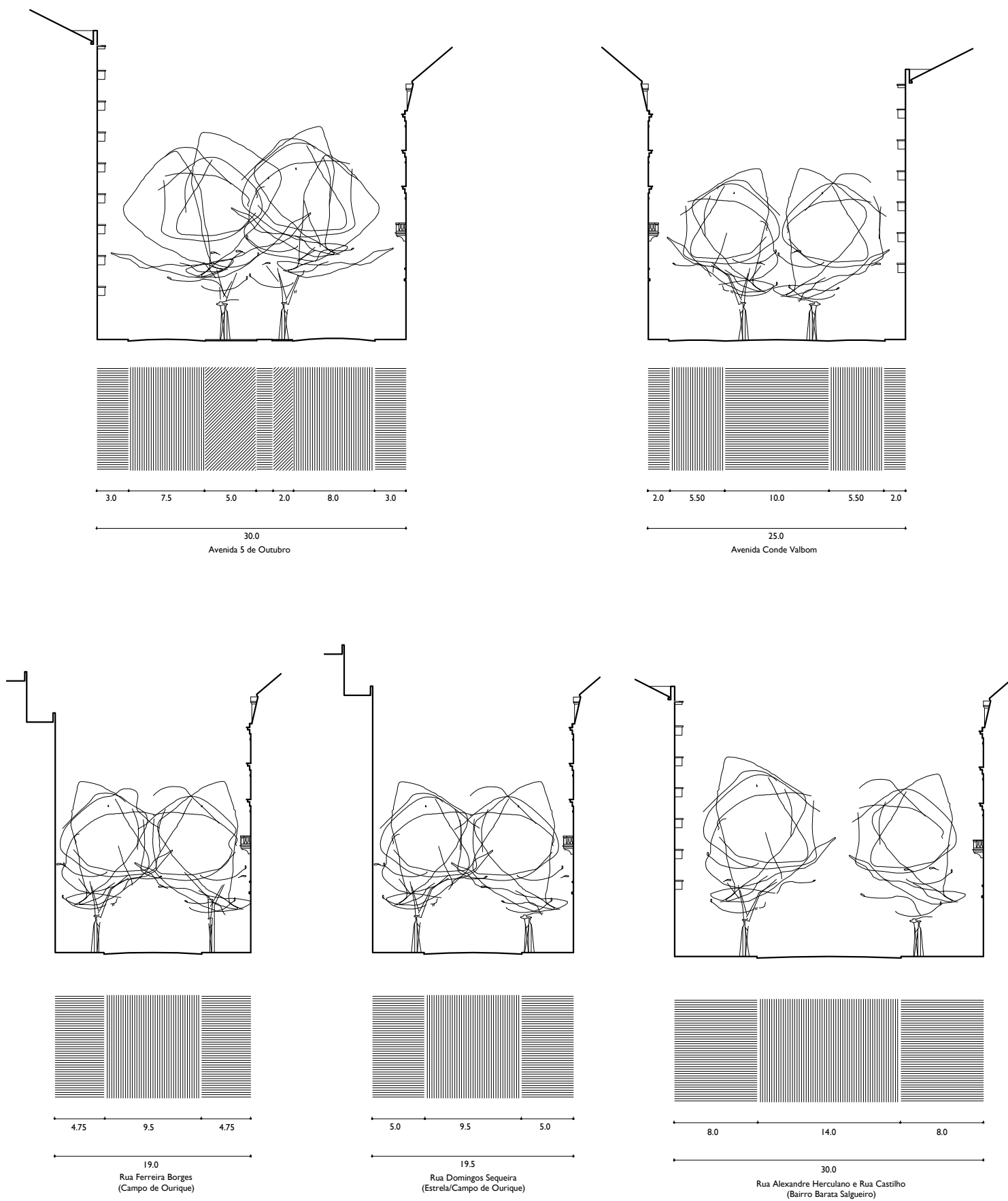


fig. 10.11 • A proporção da partição da rua. Ruas com plataformas pedonais maiores que as viárias, até 30 metros de largura. Secções transversais (1:500) e diagramas de ocupações viárias (linhas verticais) vs. pedonais (linhas horizontais).

Ruas com plataformas pedonais maiores que as plataformas viárias

O espaço linear que constitui a rua remete quase de imediato para a ideia de movimento, de percurso, no entanto, para além de um itinerário, a rua é um lugar. Este lugar é construído a partir da relação com o sítio que ocupa e da relação que se estabelece com os espaços que o limitam, que o marginam. Isto é, da relação com o sítio de suporte e com os edifícios que acompanham a rua e as funções que estes acolhem e promovem usos específicos no espaço público da rua. Apesar disso, também existem ruas em que a criação do lugar é feita pelo próprio desenho da rua, autonomizando-se parcialmente do edificado que a acompanha.

Em qualquer dos casos, existem ruas em que a partição do seu espaço acusa uma **maior importância do espaço dedicado aos peões**, portanto às actividades lúdicas ou ligadas à estadia e às pequenas deslocações pedonais – **ruas com plataformas pedonais maiores que as plataformas viárias**.

583

Se lembrarmos a tradicional partição do espaço da rua medieval em três partes equivalentes,⁸² podemos afirmar que durante esse período foi reconhecida maior importância quantitativa aos dois terços laterais associados aos edifícios que acompanham a rua do que ao plano reservado para as deslocações. Esse espaço consiste numa reserva que permite a apropriação pelos privados, ou seja, na prática o que está em causa é a manutenção de uma partição pública central, partilhada, mas particularmente dedicada às deslocações.

Em Lisboa, o espaço da rua quase sempre foi um **espaço partilhado entre a estadia e o movimento**, independentemente da sua partição e pavimentação. As primeiras ruas em que existiu uma maior importância formal das plataformas exclusivamente pedonais nas ruas apenas chegou com as partições e pavimentações que separam os espaços pedonais dos espaços dedicados aos transportes com tracção animal ou motorizada, em pleno século XIX, em especial nas ruas e avenidas que conformaram as áreas de expansão oitocentista. No entanto, em muitas destas avenidas, a actual apropriação das plataformas pedonais centrais para o estacionamento automóvel inverte a predominância do *ratio* pedonal/viário do perfil. Mantendo-se o mesmo nas ruas e avenidas que nunca tiveram passeios centrais como na Rua Castilho, na Rua Alexandre Herculano, na Rua Ferreira Borges e na Rua Domingos Sequeira, cuja largura somada dos passeios pedonais continua a ser ligeiramente superior à largura da plataforma central viária.

Actualmente, as ruas com plataformas pedonais maiores que as plataformas viárias são ainda uma excepção na cidade. Em Lisboa, as ruas que encontramos cujo perfil tem uma maior dimensão de plataformas pedonais do que plataformas viárias têm todas mais de 10 metros de largura. Destas, a maior parte tem mais de 25 metros de largura e correspondem a elementos excepcionais do traçado urbano da cidade: avenidas, alamedas e passeios cujo desenho do perfil contempla plataformas pedonais ajardinadas e arbo-

⁸² Ver o *Capítulo 02 - O tempo e a forma das ruas em Lisboa* na parte dedicada ao período medieval, particularmente a questão da partição das ruas medievais.

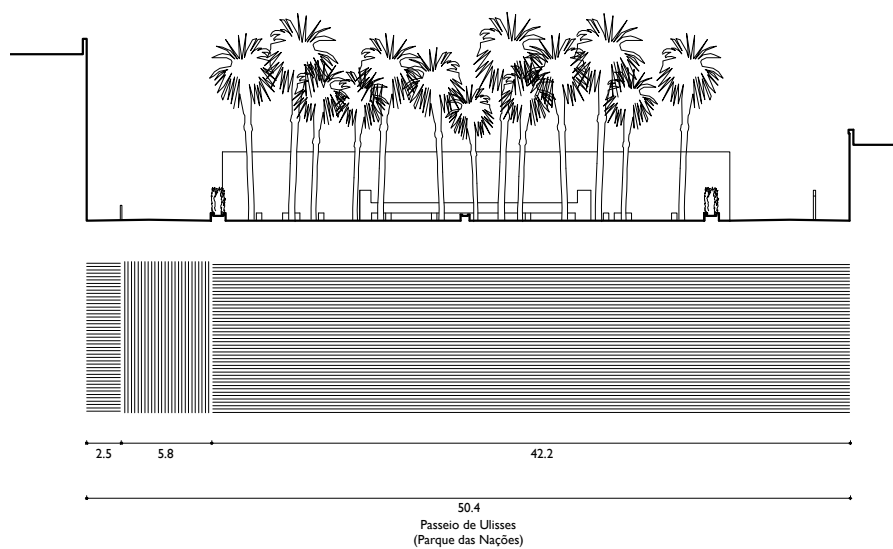
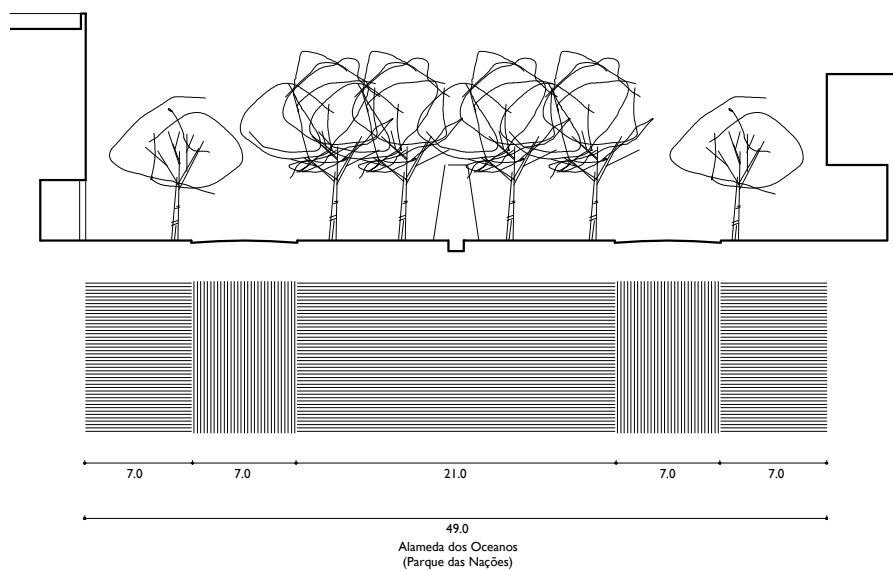


fig. 10.12 • A proporção da partição da rua. Ruas com plataformas pedonais maiores que as viárias, com mais de 30 metros de largura. Secções transversais (1:500) e diagramas de ocupações viárias (linhas verticais) vs. pedonais (linhas horizontais).

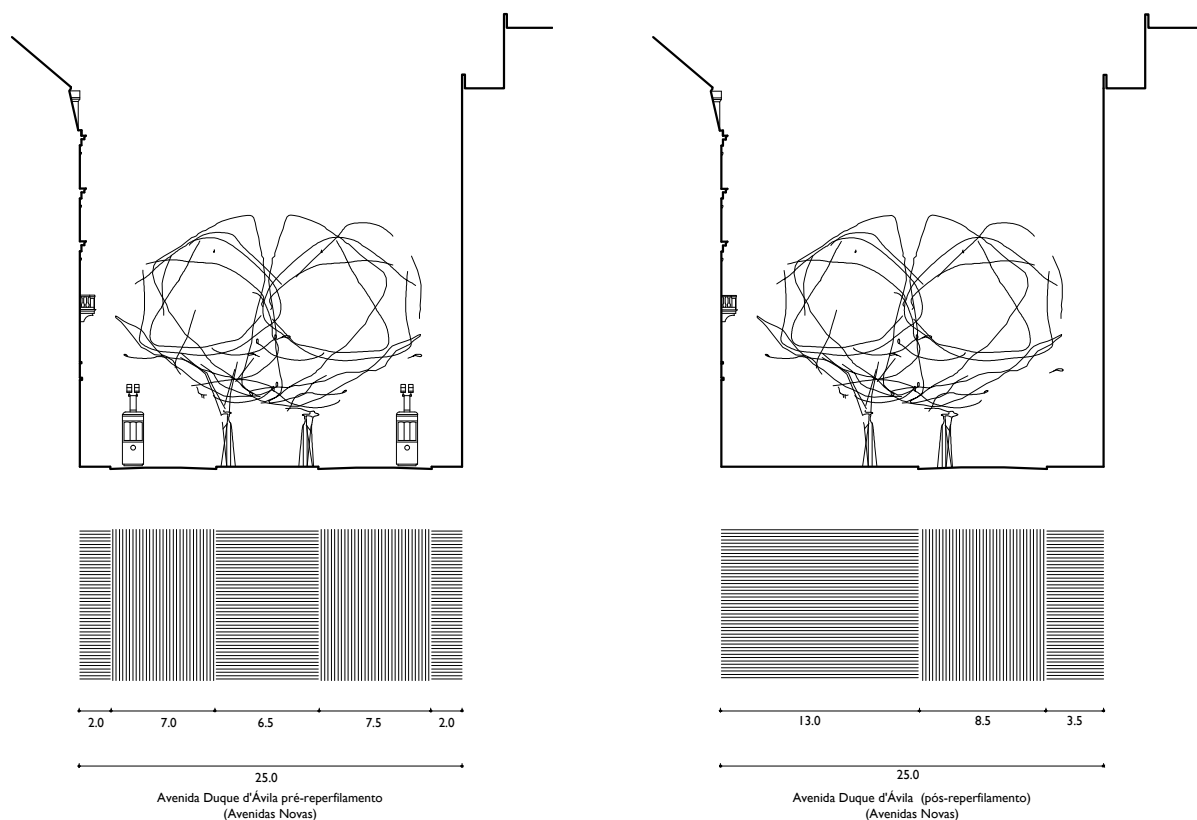
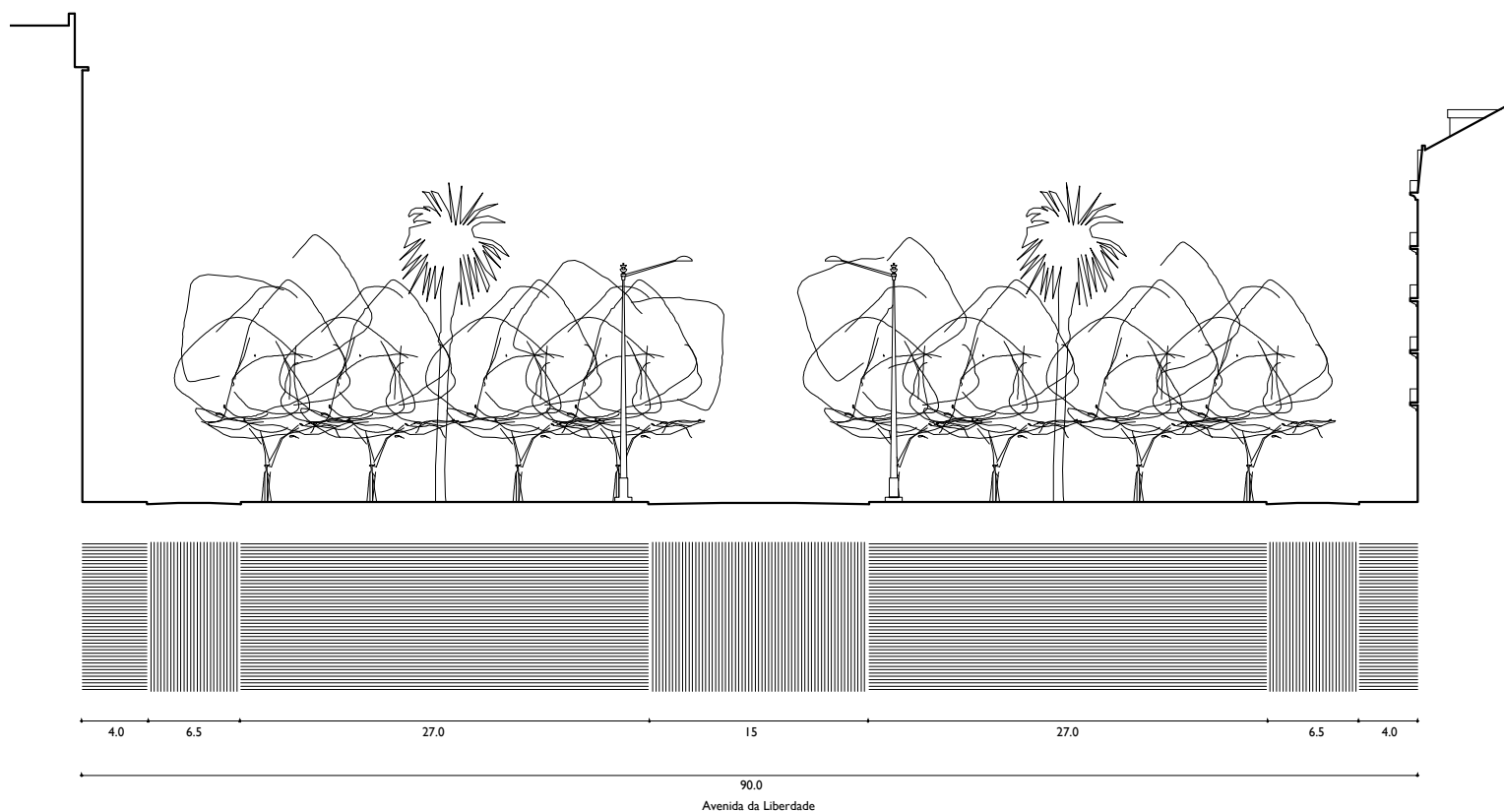


fig. 10.13 • A proporção da partição da rua. Ruas com plataformas pedonais maiores que as viárias, com mais de 30 metros de largura. Secção transversal (1:500) e diagramas de ocupações da Avenida da Liberdade.

fig. 10.14 • A proporção da partição da rua. Ruas com plataformas pedonais maiores que as viárias.

Secções transversais (1:500) e diagramas de ocupações da Avenida Duque d'Ávila pré e pós reperfilamento.

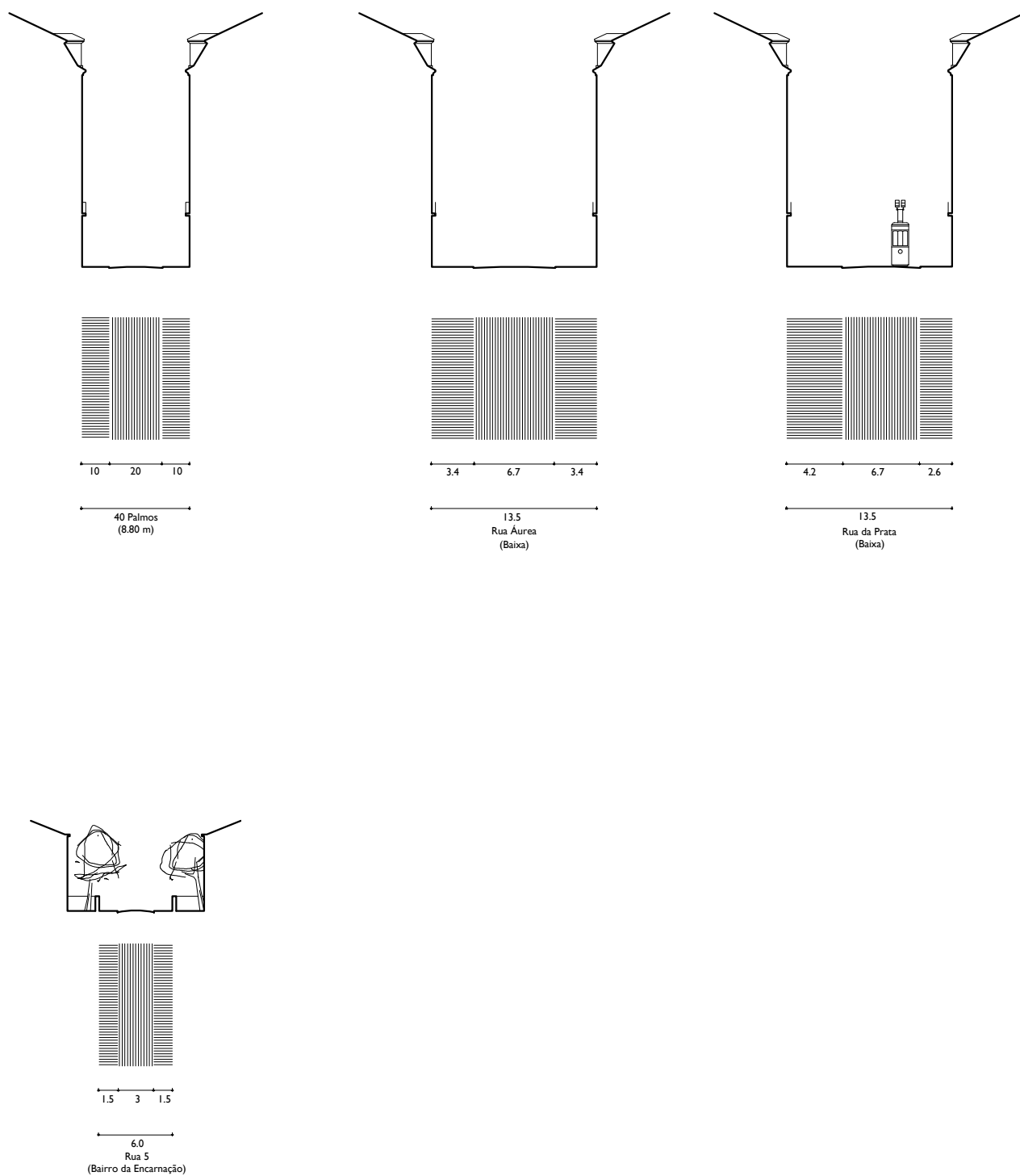


fig. 10.15 • A proporção da partição da rua. Ruas com plataformas pedonais iguais às viárias. Secções transversais (1:500) e diagramas de ocupações viárias (linhas verticais) vs. pedonais (linhas horizontais).

- a) A secção idealizada de uma travessa do plano para a Baixa Pombalina; a Rua Áurea e a Rua da Prata.
- b) A Rua 5 do Bairro da Encarnação.

rizadas que permitem o passeio e, tanto devido à largura do perfil como à densidade da vegetação, algum alheamento em relação ao trânsito viário da cidade. Entre outros, podemos referir os casos da Avenida da Liberdade (*ratio* pedonal/viário 2:1), da Alameda dos Oceanos (*ratio* pedonal/viário 2.5:1), do Passeio de Ulisses (*ratio* pedonal/viário 3.1:1) ou da Alameda D. Afonso Henriques (*ratio* pedonal/viário 5.6:1).

Nos últimos anos, o reperfilamento pontual de alguns elementos lineares das Avenidas Novas tem sido feito no sentido de recuperar o protagonismo dos espaços pedonais nas avenidas. Este é o caso tanto na Avenida Conde Valbom como na Avenida Duque d'Ávila, pese embora o facto de nesta última, com a amputação dos carris, se ter empenhado a recuperação da carreira de eléctricos que existiu em tempos neste percurso de circunvalação e que a linha vermelha do metropolitano apenas parcialmente substituiu. No reperfilamento desta avenida poderia ter sido levado em conta, para além da eventual recuperação de uma dimensão de espaço pedonal superior ao espaço viário, a recuperação de um meio de transporte compatível com o movimento pedonal e que permitiria enriquecer o próprio ambiente da avenida enquanto espaço de trocas que acolhe uma multiplicidade de usos e funções, principalmente porque a linha de metro circular não está completa nem substituiu um meio leve de transporte público de superfície como o carro eléctrico, particularmente eficiente quando se tem uma faixa dedicada.⁸³

587

Ruas com plataformas pedonais iguais às plataformas viárias

O equilíbrio que existe entre as principais funções da rua nem sempre significa uma quantidade equivalente de espaço dedicado para peões e veículos, mas existem ruas em que essa proporção espacial existe.

Particularmente a partir do século XVIII começaram a existir propostas de ruas com esta proporção de 1:1. Idealmente, as ruas secundárias e as travessas da Baixa Pombalina teriam, na sua origem, esta **relação equivalente entre o espaço pedonal e o espaço viário** do perfil. Curiosamente, é na Rua Áurea e na Rua da Prata, duas das ruas principais do plano de reconstrução setecentista e actualmente as mais importantes nos atravessamentos viários norte-sul da Baixa, que hoje existe esta relação pedonal/viário de 1:1.

Em regra, de modo a permitir a passagem da maioria dos veículos, considera-se que um corredor viário deve ter, no mínimo, entre 2,75 metros e 3 metros de largura. Assim, para existir um *ratio* pedonal/viário 1:1, uma rua tem de ter um mínimo de 5,5 metros ou 6 metros. Em Lisboa é raro encontrarem-se ruas com menos de 10 metros de largura cujo *ratio* pedonal/viário seja próximo de 1:1. Por exemplo no Bairro da Encarnação, as ruas habitacionais secundárias, como a Rua 5, correspondem a essa dimensão mínima de 6 metros de perfil para um *ratio* de 1:1. Apesar da partição do pavimento em passeios pedonais e faixa viária corresponder a esse *ratio*, o estacionamento parcialmente feito sobre os passeios destas ruas secundárias e a largura das mesmas origina a partilha total do perfil da rua entre peões e veículos, ou seja, independentemente da partição a rua é utilizada quase como se essa não existisse.

⁸³ Por exemplo na cidade de Milão, em diversas ruas como a *Via Generale MacMahon*, a *Via Giovanni Pascoli*, a *Viale Premuda* ou a *Viale Piave*, a circulação dos carros eléctricos é feita nas plataformas centrais arborizadas e ajardinadas destas ruas com cerca de 25 a 30 metros de largura e partição do perfil semelhante à das Avenidas Novas de Lisboa.

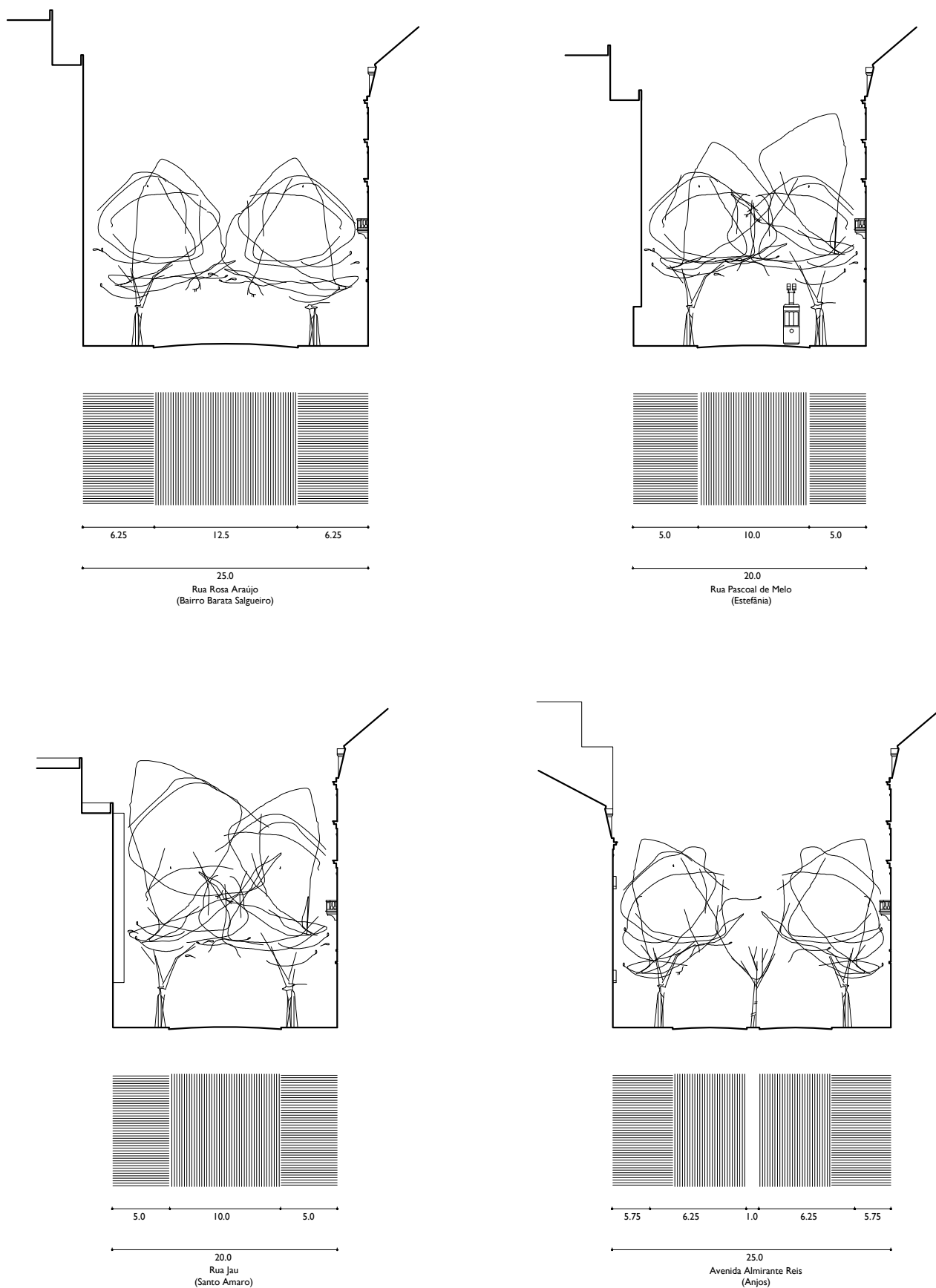


fig. 10.16 • A proporção da partição da rua. Ruas com plataformas pedonais iguais às viárias, entre 20 a 30 metros de largura. Secções transversais (1:500) e diagramas de ocupações viárias (linhas verticais) vs. pedonais (linhas horizontais).

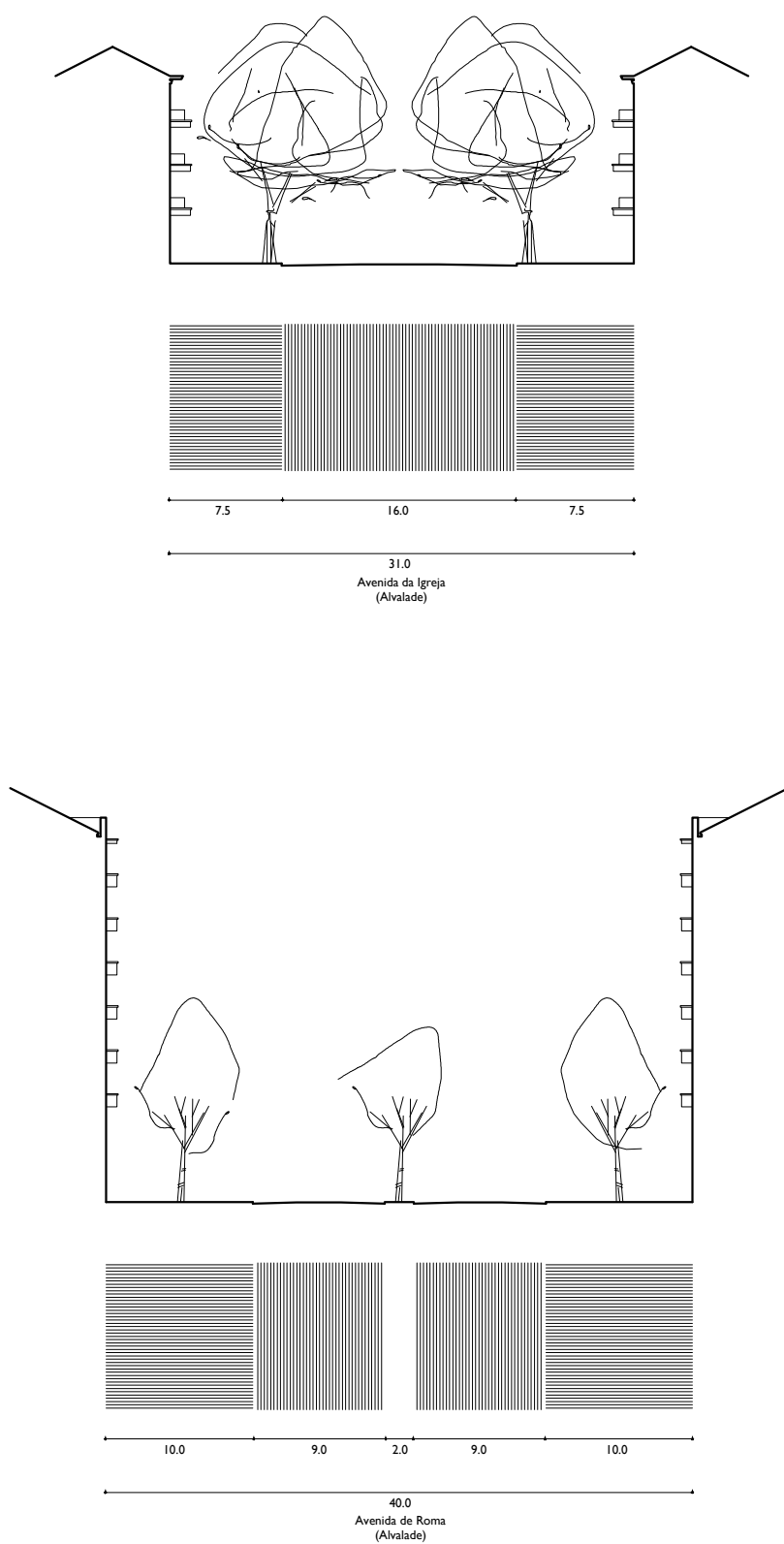


fig. 10.17 • A proporção da partição da rua. Ruas com plataformas pedonais iguais às viárias, com mais de 30 metros de largura. Secções transversais (1:500) e diagramas de ocupações viárias (linhas verticais) vs. pedonais (linhas horizontais).

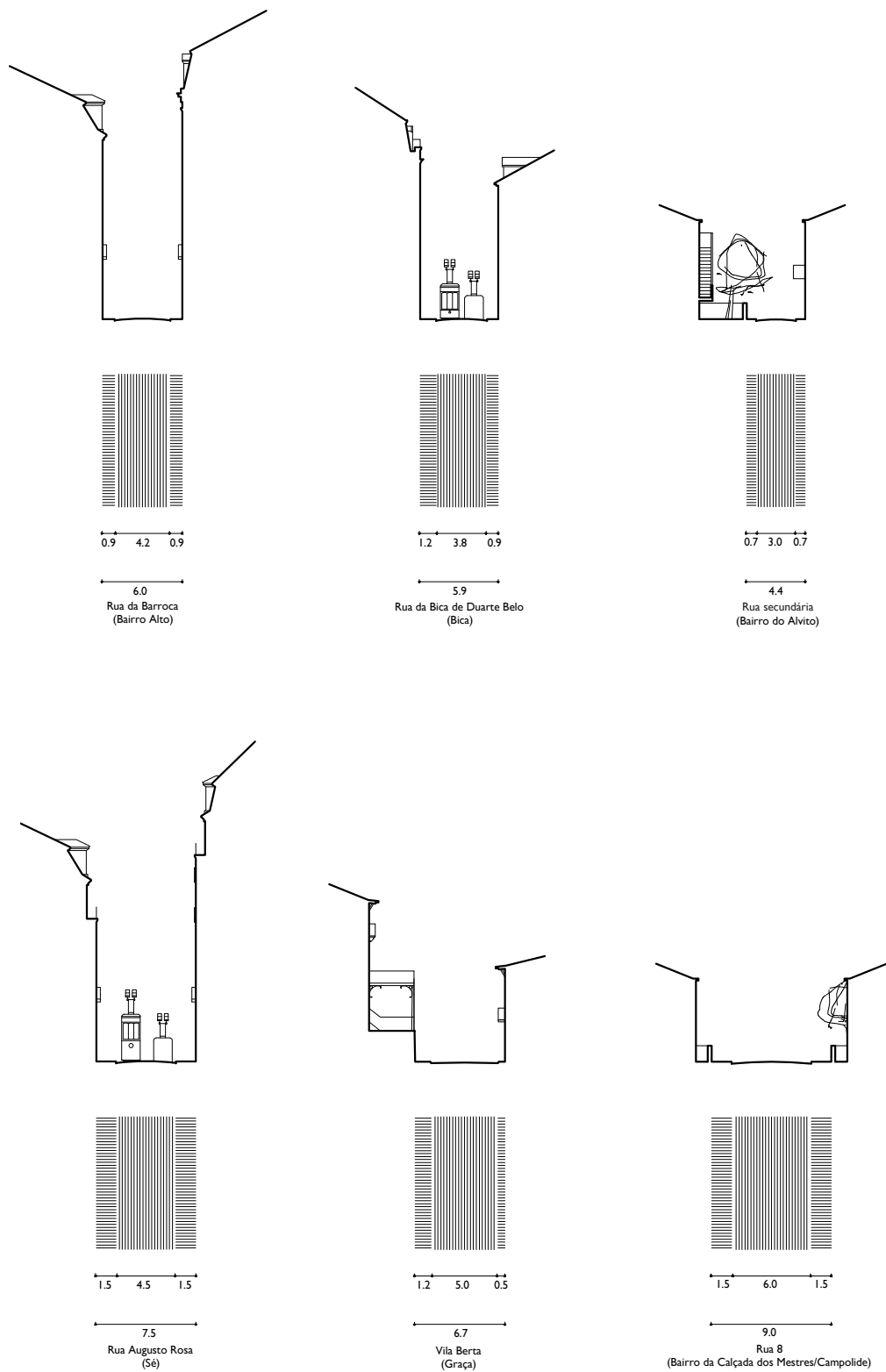


fig. 10.18 • A proporção da partição da rua. Ruas com plataformas pedonais menores que as viárias, com menos de 10 metros de largura. Secções transversais (1:500) e diagramas de ocupações viárias (linhas verticais) vs. pedonais (linhas horizontais).

A maioria das ruas com *ratio* pedonal/viário 1:1 que encontramos em Lisboa correspondem a traçados definidos nas últimas décadas do século XIX, com perfis que têm uma largura total entre 20 e 25 metros. Assim, a Rua Jau, no Alto de Santo Amaro, a rua Rosa Araújo, no Bairro Barata Salgueiro, a Rua Pascoal de Melo, na Estefânia, e a Avenida Almirante Reis, são casos exemplares das poucas ruas de Lisboa que têm um *ratio* pedonal/viário de 1:1. Invariavelmente, pela largura da rua e dos seus passeios, com mais de 10 metros no total, são ruas plantadas, onde o papel das árvores é essencial para a definição do próprio aruamento, independentemente do edificado que acompanha o traçado. Quando acontece a rarefacção da arborização da rua, em momentos de substituição das árvores adultas por plantas mais jovens ou mesmo a sua amputação completa, existe uma perda de definição e carácter do espaço, ficando este refém da qualidade arquitectónica assimétrica dos edifícios de acompanhamento, como a Avenida Almirante Reis bem pode exemplificar.

Em Lisboa, as ruas com mais de 30 metros de largura com *ratio* pedonal/viário de aproximadamente 1:1 são mais raras, sendo mais comum assumirem um carácter mais pedonal ou mais viário dependendo do papel que desempenham no contexto urbano específico de que fazem parte. No entanto, e até de modo mais evidente do que nas ruas e avenidas com larguras entre 20 e 30 metros, nas avenidas com mais de 30 metros de largura com *ratio* pedonal/viário 1:1 o papel da arborização das plataformas pedonais é essencial para a sua autonomização espacial em relação às plataformas viárias e para a definição das próprias avenidas, situação que a Avenida da Igreja e a Avenida de Roma, em Alvalade, pode exemplificar.

O papel que estas ruas com *ratio* pedonal/viário 1:1 desempenham na cidade tem variações significativas, que estão mais dependentes da sua largura e posição na cidade do que da proporção do espaço pedonal em relação ao espaço viário. Assim, a mais estreita, a Rua 5 do Bairro da Encarnação, é uma rua secundária exclusivamente acompanhada por moradias unifamiliares e a mais larga, a Avenida de Roma é uma avenida estruturante de todo o Bairro de Alvalade cujos edifícios de habitação colectiva têm ocupações comerciais no piso térreo. Mesmo entre as mais amplas avenidas, a diferença de cerca de uma dezena de metros nas suas larguras pode corresponder a uma diferença hierárquica significativa: serem estruturantes de uma área urbana homogénea ou apenas de uma parte da mesma.

Ruas com plataformas pedonais menores que as plataformas viárias

Em Lisboa é muito comum encontrar ruas em que a largura das plataformas viárias é superior à largura das plataformas pedonais. Aliás, existem ruas com este tipo de *ratio* pedonal/viário em qualquer dos intervalos de largura de perfil que estabelecemos. Mesmo em ruas que têm larguras inferiores a 6 metros é comum encontrar passeios pedonais de largura reduzida, frequentemente com menos de meio metro. Veja-se por exemplo a maior parte das ruas do Bairro Alto, da Bica, ou dos bairros de renda económica edificados ao longo das décadas de 1930 e 1940.

No entanto, esta proporção em que predomina o espaço viário nem sempre reflecte a utilização que a

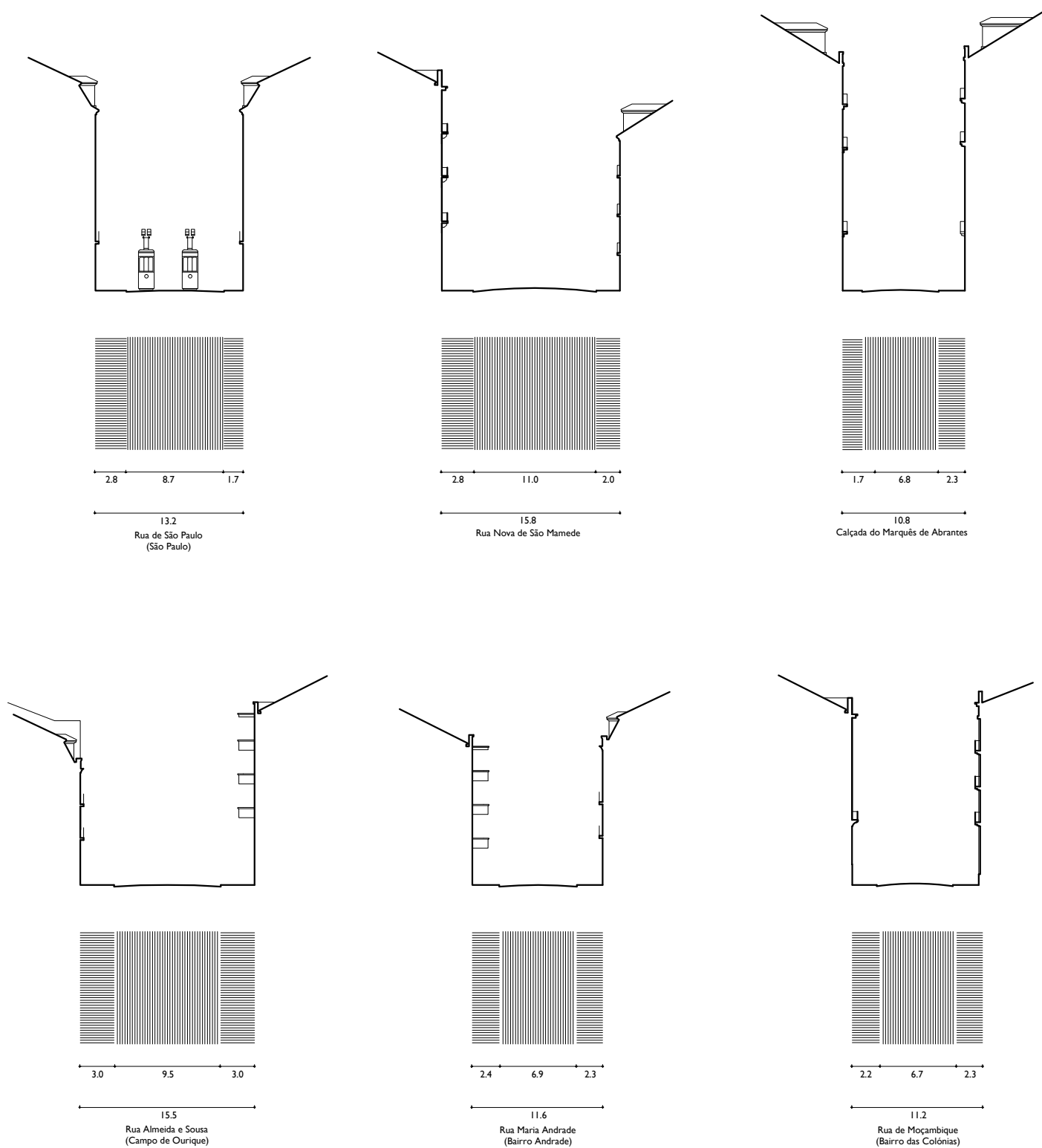


fig. 10.19 • A proporção da partição da rua. Ruas com plataformas pedonais menores que as viárias, entre 10 e 20 metros de largura. Seções transversais (1:500) e diagramas de ocupações viárias (linhas verticais) vs. pedonais (linhas horizontais).

rua tem, ou seja, **uma rua pode ter uma partição viária maior** que a partição pedonal **e ter um uso maioritariamente pedonal**. Invariavelmente, nestas ruas mais estreitas do que 6 metros, os passeios pedonais, mais do que espaço de circulação pedonal são um primeiro nível de acesso ao espaço interior das lojas ou habitações que acompanham a rua, uma vez que a sua dimensão reduzida dá origem a que os movimentos pedonais também sejam feitos na plataforma central da rua, que nesse caso é partilhada com os veículos.

Este facto acontece mesmo nas ruas que têm uma largura até cerca de 10 metros, principalmente naquelas em que existe um predomínio quase exclusivo da função habitacional nos edifícios que marginam a rua. Nestes casos, o desenho das partições cumpre um propósito ordenador do espaço da rua mas que não é exclusivo e, apesar do limite genérico de velocidade na cidade ser 50 Km/h, a circulação nestas ruas é invariavelmente feita a velocidades bastante inferiores. Ou seja, **nas ruas habitacionais até 10 metros de largura** de perfil, independentemente da sua partição, **predomina a ocupação pedonal do espaço**.

Nos perfis de **ruas com largura entre 10 e 20 metros** também existe um predomínio de elementos cujas **plataformas pedonais têm dimensão inferior às plataformas viárias**. Mas nestes casos a dimensão do perfil normalmente contempla corredores de estacionamento automóvel entre os passeios laterais e a faixa de circulação viária central, sejam estes espaços de estacionamento desenhados desde a origem na composição do pavimento ou integrados em reperfilamentos feitos *a posteriori* como no caso de muitas ruas setecentistas que originalmente tinham uma relação pedonal/viário ideal de 1:1 e actualmente apresentam relações pedonal/viário de 1:2 aproximadamente.

593

Em relação ao papel funcional que estas ruas desempenham no contexto da cidade, devemos referir que se encontram ruas com papéis muito diversos, desde ruas predominantemente habitacionais, como as que compõem o traçado dos bairros de Campo de Ourique, Andrade, das Colónias ou dos Actores, até aquelas que estruturam contextos locais, como a Rua Dom José de Bragança na Madredeus, e mesmo ruas que fazem parte de eixos ancestrais estruturantes da cidade e do seu crescimento, como a Rua da Escola Politécnica ou a Calçada do Combro. A esta variedade não será alheia a disposição do *Regulamento de Salubridade das Edificações Urbanas* que dispôs uma largura mínima genérica de 10 metros para as ruas edificadas a partir de 1903.

Quanto a este tipo de **ruas** cuja largura do perfil se situa **entre os 20 e os 30 metros**, em Lisboa existe um recorte muito mais definido do seu carácter. Assim, estes elementos consistem maioritariamente em avenidas **arborizadas com larguras entre os 20 e os 25 metros** cujo desenho original contempla uma plataforma central pedonal. A apropriação da plataforma central pedonal para o estacionamento automóvel conduziu a uma alteração do *ratio* pedonal/viário de aproximadamente 1:1 para cerca de 1:6. São disso exemplo os perfis da Avenida Pinheiro Chagas, da Avenida Luís Bívar e mesmo da Avenida Duque d'Ávila anterior ao recente reperfilamento. Para além destes casos, pontualmente integra-se neste intervalo a Avenida Magalhães Lima, eixo estruturante do Bairro do Arco do Cego.

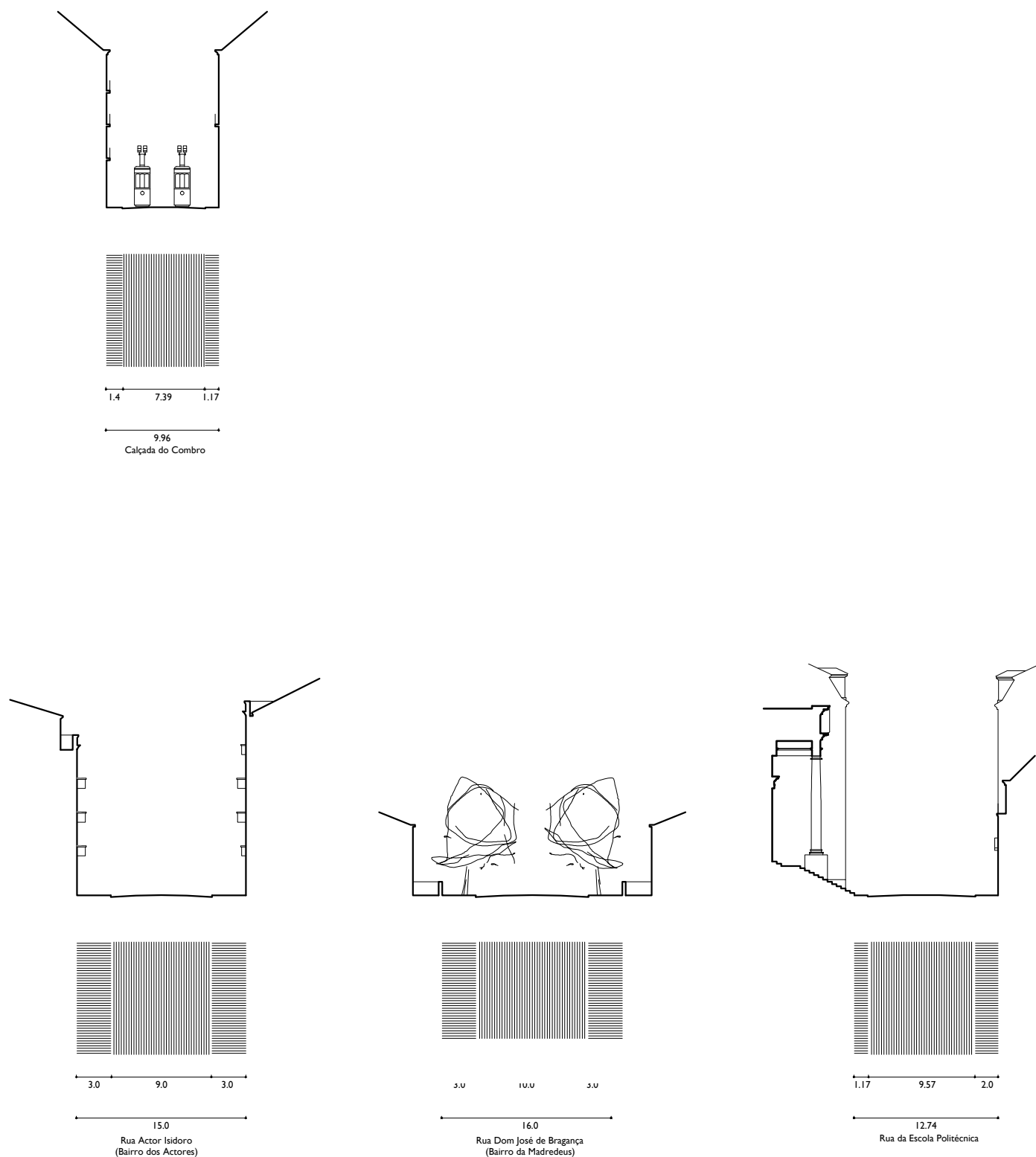


fig. 10.20 • A proporção da partição da rua. Ruas com plataformas pedonais menores que as viárias, entre 10 e 20 metros de largura. Secções transversais (1:500) e diagramas de ocupações viárias (linhas verticais) vs. pedonais (linhas horizontais).

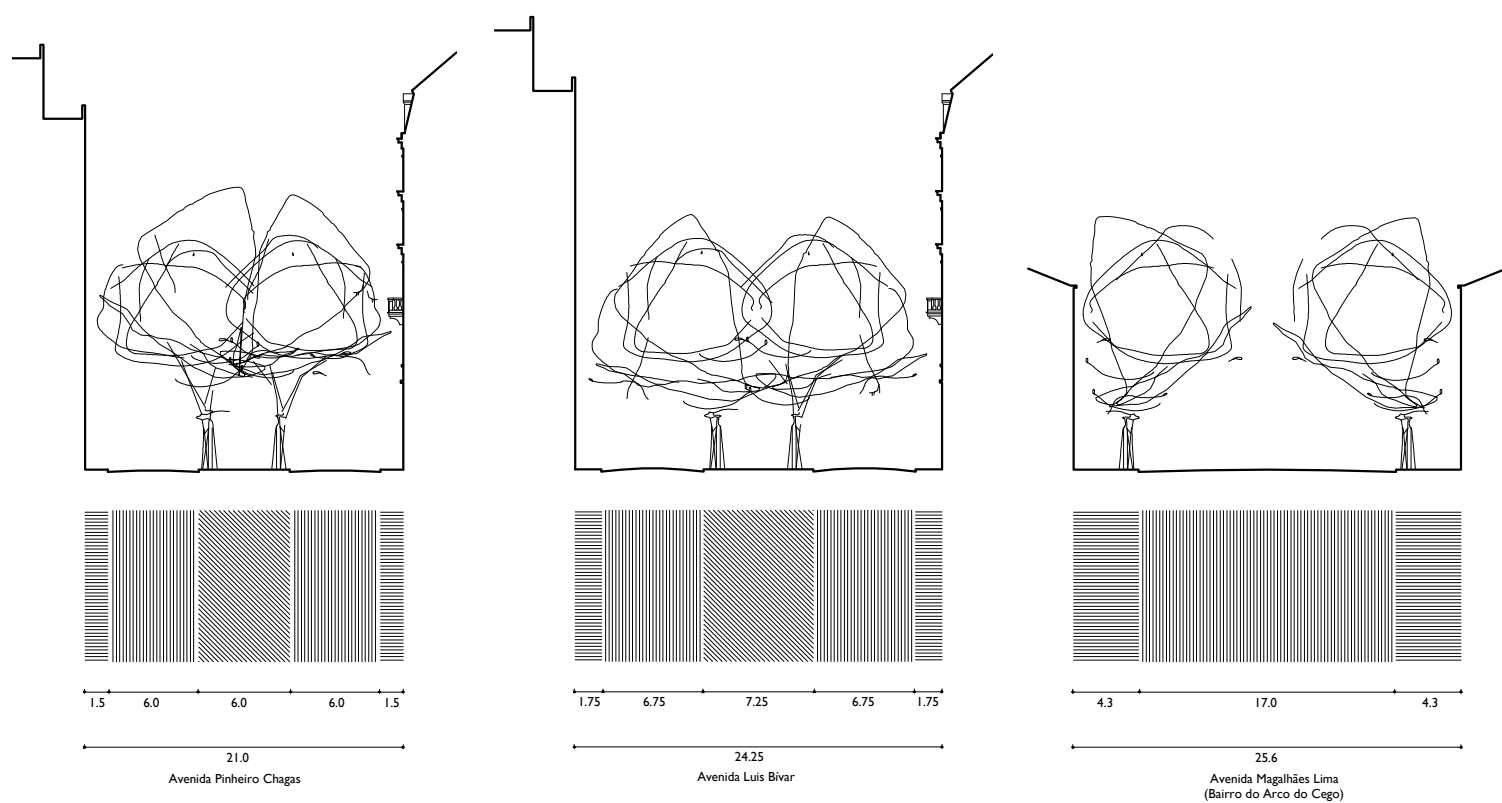


fig. 10.21 • A proporção da partição da rua. Ruas com plataformas pedonais menores que as viárias, entre 20 e 30 metros de largura. Secções transversais (1:500) e diagramas de ocupações viárias (linhas verticais) vs. pedonais (linhas horizontais).

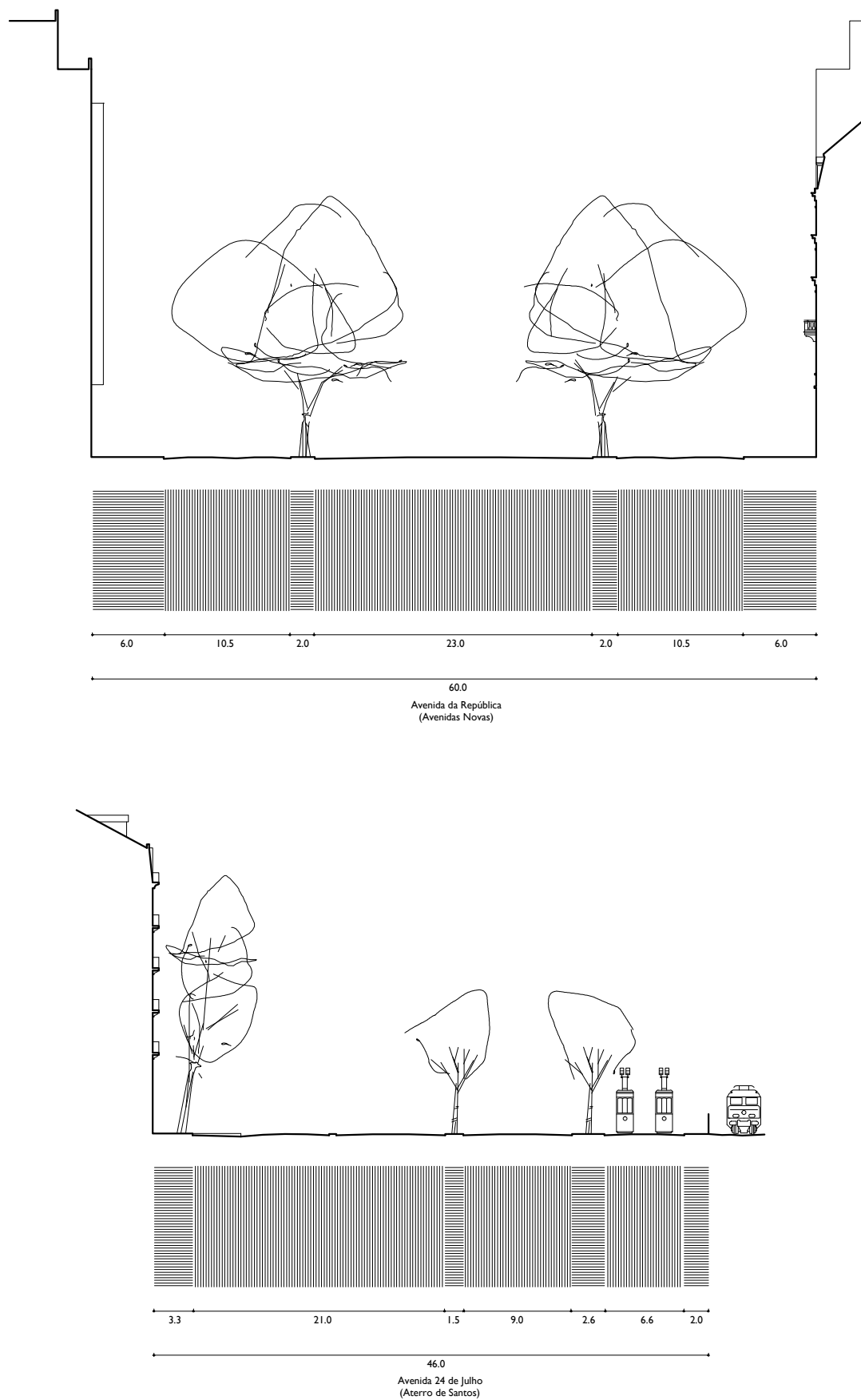
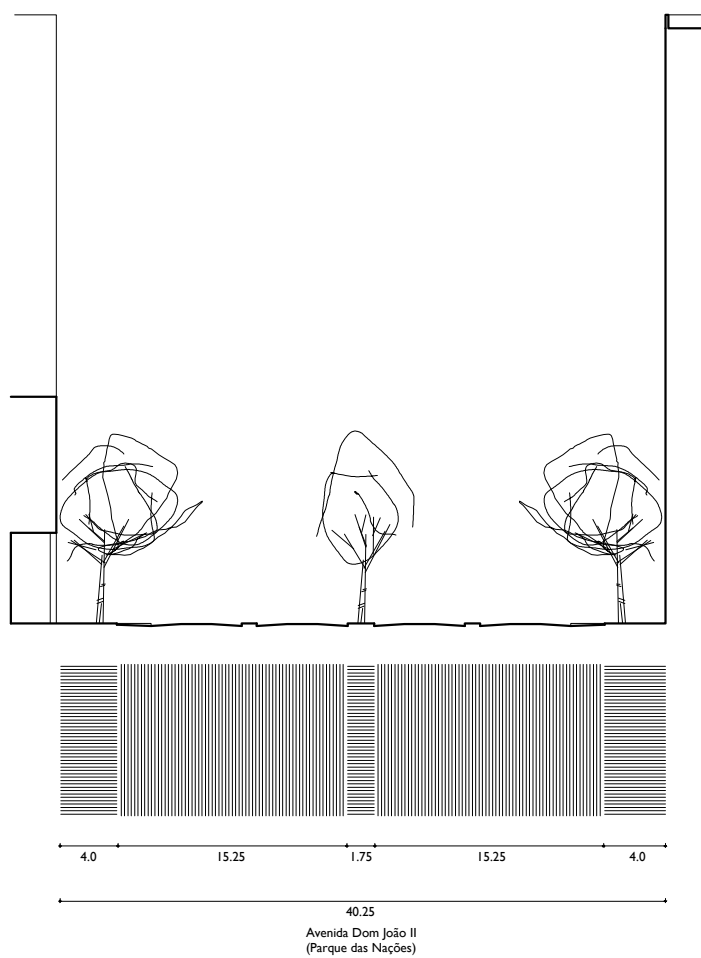


fig. 10.22 • A proporção da partição da rua. Ruas com plataformas pedonais menores que as viárias, com mais de 30 metros de largura. Secções transversais (1:500) e diagramas de ocupações viárias (linhas verticais) vs. pedonais (linhas horizontais).



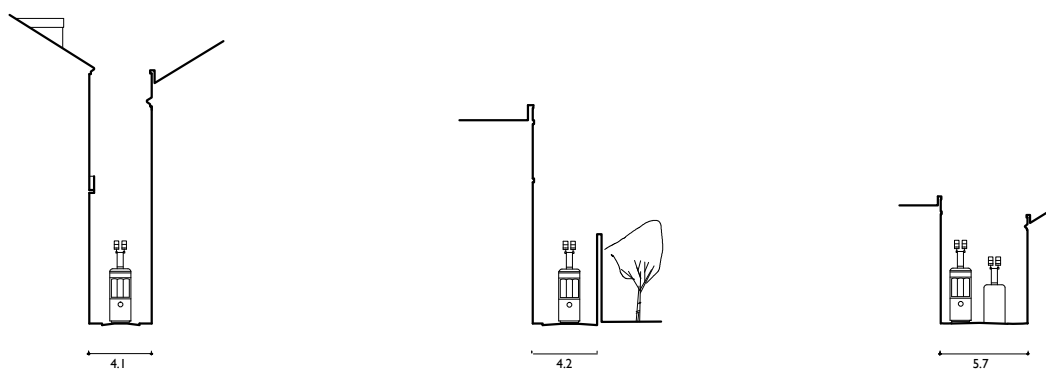


fig. 10.23 • A proporção da partição da rua. As partições variáveis. Calçada do Lavra.

a) Planta (1:2.000)

b) Secções transversais (1:500).

Em relação às **ruas com 30 ou mais metros de largura** cujas plataformas viárias são mais largas que as plataformas pedonais, caracterizam-se por serem avenidas que fazem parte do **sistema de grande circulação viária da cidade** ou elementos que os duplicam e complementam, constituindo muitas vezes itinerários alternativos nas deslocações entre os mesmos pontos da cidade. Assim, estes elementos são normalmente avenidas arborizadas com partições múltiplas em que os *ratios* pedonal/viário são sempre inferiores a 1:2 e normalmente rondam o *ratio* 1:3. Existem casos exemplares nas avenidas cuja abertura data de finais do século XIX e início do século XX, como a Avenida Fontes Pereira de Melo, a Avenida da República, a Avenida 5 de Outubro ou a Avenida 24 de Julho, mas também a recentemente traçada Avenida Dom João II, estruturante das deslocações viárias norte-sul no Parque das Nações.

10.1.3. Síntese do número e proporção da partição

A função e a partição

A partir da caracterização destes tipos e da ordenação que fizemos, parece-nos que o entendimento genérico que pode existir de que a função primordial ou principal de cada rua orienta a maior importância de uma ou outra partição não pode ser feito de modo linear nem tão simplista.

Assim, por exemplo, apesar de na maior parte das ruas de Alfama ou da Madragoa não existirem passeios, todo o espaço da rua é partilhado entre os diversos usos que se passam no espaço público. Nesses casos a rua é sempre um espaço pedonal e viário, um campo de jogos de crianças depois da escola e uma sala de jantar e salão de baile nas noites de santos populares. Em algumas destas ruas, como a rua de São Pedro, em Alfama, quotidianamente as lojas mostram os produtos no exterior dos edifícios e a rua também é montra e espaço comercial.

Registámos que nas ruas com menos de seis metros de largura, independentemente da sua partição ou plataformas predominantes, precisamente pela dimensão do perfil da rua, existe uma tendência para os veículos circularem mais devagar e para os peões se apropriarem da rua em toda a largura, coexistindo estas duas naturezas da ocupação de modo mais ou menos pacífico, partilhando o espaço da rua. Isto é, tanto peões como automóveis percorrem a partição central da rua e os passeios laterais são por vezes ocupados por automóveis estacionados, especialmente junto a muros e paredes sem vãos de acesso. Podemos por exemplo lembrar as ruas do Bairro Alto, onde há passeios mas a utilização do espaço da rua por quem caminha é independente dos mesmos, e já era assim antes do trânsito ser condicionado.

Mesmo na cidade edificada no século XX, em grande parte das ruas acompanhadas apenas por habitação, como por exemplo nos bairros de rendas económicas, existe o predomínio da plataforma dedicada ao trânsito. No entanto são ruas onde a passagem de automóveis é pontual e concentrada em curtos períodos do dia, o que permite a livre circulação pedonal em toda a rua e outros usos informais como as brincadeiras de crianças.

Assim, particularmente nas ruas mais estreitas, a partição da rua pode não reflectir a sua utilização. E este facto pode ajudar à própria complexidade e diversidade das trocas que acontecem, e devem acontecer, no espaço público. Pelo contrário, nas ruas mais largas, que permitem a existência de partições dedicadas a usos específicos, é útil que estas sejam o mais legíveis possível, de modo a facilitar e clarificar a sua apropriação pela parte de quem as utiliza. No entanto, mesmo estas ruas podem ter variações horárias, diárias ou sazonais da sua apropriação dependentes da própria vida urbana.

As partições variáveis

Em Lisboa, grande parte das ruas tem **partições variáveis**, tanto devido a irregularidades do espaço da rua como aos recortes das partições, como por exemplo para configurar espaços de estacionamento. Para além destes, existem casos em que ao longo do traçado da rua são definidas partições distintas, o que promove a diversidade do próprio arruamento. Os casos da Calçada do Lavra e da Alameda dos Oceanos são exemplares desta particularidade da variação da partição.

A Calçada do Lavra tem no seu arranque, junto ao Largo da Anunciada, passeios laterais pedonais de ambos os lados, na subida passa a ter apenas um, e finalmente bifurca em dois traçados distintos cada qual com cerca de seis metros de largura: metade escadinhas pedonais e a outra metade um corredor para a passagem do elevador funicular do lavra. A Alameda dos Oceanos é composta por três troços cuja caracterização depende da composição da partição de cada um, particularmente das variações que ocorrem na arborização e nos elementos de mobiliário urbano, mas também nas plataformas. Assim, na parte mais a sul não existe plataforma central, na parte próxima do Pavilhão de Portugal existe plataforma pedonal central e na parte mais a norte existem espaços centrais limitados por canteiros que são pontuados por fontes.

Estes dois tipos de casos exemplares podem indicar princípios para a composição de ruas com identidades variadas ao longo do seu traçado, tanto em elementos cuja variação dependa das características do contexto que atravessa como em elementos cuja extensão justifique a variação na composição.

O quadro comparativo da largura e proporção do espaço pedonal/viário da partição

A elaboração de um quadro síntese, que cruza a largura da rua com a proporção de espaço pedonal/viário da sua partição, apresenta vantagens metodológicas. Uma é a capacidade de síntese de uma grande quantidade de informação relativa às ruas; outra é a possibilidade de confirmar ou refutar hipóteses formuladas a partir do senso comum e do conhecimento acumulado que existe sobre as mesmas, a partir do posicionamento e distribuição das diversas ruas no quadro e da sua proximidade ou afastamento recíproco relativamente às características e índices morfológicos em questão.

Assim, das distribuições e proximidades esperadas destacam-se os casos das ruas com mais de 40 metros de largura, invariavelmente ruas com papéis estruturantes e com um significado colectivo importante para o reconhecimento da própria sociedade, particularmente aquelas cuja dimensão dos passeios pedonais

igual ou supera a dimensão das faixas viárias. Mas também a proximidade da distribuição no quadro das avenidas de finais de oitocentos e início de novecentos e as posteriores a meados do século XX, sempre com mais de 20 metros e maioritariamente entre 20 e 30 metros de largura. No entanto, a proporção de espaço pedonal/viário, que nas avenidas da transição de séculos XIX e XX seria superior a 1:1, foi invertida nas avenidas cujas plataformas centrais pedonais foram transformadas em estacionamento automóvel.

Relativamente à presença de arborização no espaço público da rua é de notar que nas ruas com plataforma única existem árvores em qualquer dos intervalos dimensionais, mas nas ruas com plataformas pedonais e viárias, apenas em ruas com larguras superiores a 15 metros existe a presença de arborização.⁸⁴ Por outro lado, nas ruas com larguras superiores a 20 metros é raro não existirem árvores.

Podemos ainda constatar a proximidade que algumas destas ruas têm nas suas dimensões morfológicas apesar de usualmente, no contexto da cidade, não as apreendermos desse modo. Por exemplo a Rua Augusta e o Passeio de Neptuno, tão distantes em termos conceptuais, cronológicos e geográficos, para além de partilharem o facto de serem ruas com uma plataforma única e com largura entre 10 e 20 metros, também partilham o papel de espaços de passeio e lazer ocupados parcialmente por esplanadas de cafés e restaurantes. Outro caso destas proximidades insólitas corresponde ao par Cais do Gás e Rua Francisco Pereira de Sousa, cuja semelhança se resume apenas à localização no quadro, tendo proporções de secção, contextos, papéis urbanos e relações com a envolvente muito distintos. E ainda, apesar das décadas que separam a edificação e os distintos papéis urbanos que desempenham nos seus contextos respectivos, a Alameda da Encarnação e o Passeio de Ulisses partilham a dimensão da largura e a relação entre espaço pedonal e espaço viário do perfil.

Existem ainda algumas posições de ruas no quadro comparativo que são insólitas dado que, ao contrário do esperado, a sua partição não corresponde à sua utilização efectiva. Por exemplo as ruas do Bairro Barata Salgueiro, como a Rua Alexandre Herculano e a Rua Castilho, que têm maior largura de passeios pedonais do que de faixas viárias, apesar da utilização pedonal não ter uma expressão assim tão significativa no contexto, ou as ruas dos Bairros de Casas de Rendas Económicas que, apesar de serem exclusivamente habitacionais, têm uma partição maioritariamente viária, com excepção dos espaços axiais centrais e estruturantes dos bairros.

Neste quadro devemos ainda sublinhar os expressivos vazios. A ausência de ruas com plataforma única e largura superior a 40 metros, assim como a inexistência de ruas com larguras inferiores a 10 metros cuja dimensão dos passeios pedonais seja superior à dimensão das plataformas viárias, acima de tudo reforça o primordial sentido prático e utilitário com que a partição da rua é concebida. Ou seja, em regra excluem-se os elementos de composição da partição que não sejam essenciais ao papel que a rua desempenha.

⁸⁴ A Rua Júlio de Andrade, ao Tórel, constitui uma excepção a esta regra com aproximadamente 10 metros de largura de secção e passeios laterais arborizados com cerca de 2,5 metros de largura e uma plataforma viária central com perto de 5 metros de largura.

A volatilidade da partição e uma nota a propósito da composição da partição

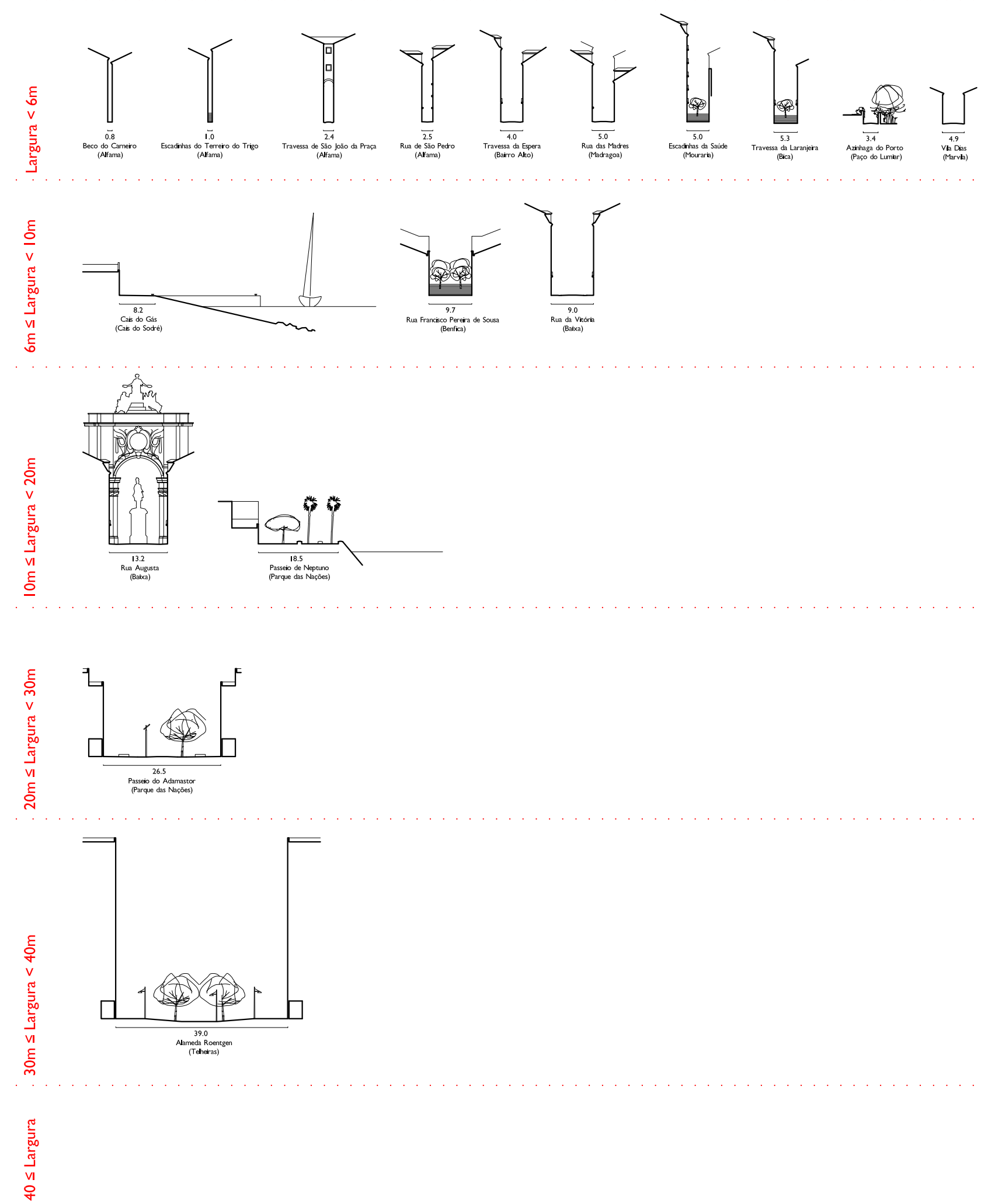
Apesar da importância primordial da circulação na origem de muitas das ruas que utilizamos actualmente, mesmo nas que foram caminhos antes de ser ruas, a forma da rua não se encontra alheada do lugar que duplamente ocupam e configuram. Esta integração no contexto provém de um modo de fazer que privilegia a adequação recíproca entre o lugar e a criação de espaço, mesmo que esse não seja o propósito consciente principal. O pragmatismo com que foi lançado um caminho que acompanha o fundo do vale ou uma cumeada ou com que circunda um obstáculo terá mais razões na economia de meios e eficiência do trajecto no sítio do que com uma preocupação estética de articulação do caminho com a paisagem. O mesmo pragmatismo, aliado a um princípio de rigor proporcional, terá orientado a partição das ruas setecentistas, tanto pré como pós terramoto. A proporção que é dada no plano de reconstrução para a partição das principais ruas da Baixa tem um *ratio* pedonal/viário de 1:2, distribuído em 10 palmos para cada passeio lateral e 40 palmos para a passagem de carros. Estas dimensões pretendem acima de tudo definir uma dimensão do passeio lateral, que seria igual nas restantes ruas e que teriam um *ratio* pedonal/viário de 1:1 distribuído em 10 palmos para os passeios laterais e 20 palmos para a passagem do trânsito. No entanto, a partição da rua é uma definição relativamente volátil e estas ruas apresentam hoje *ratios* diferentes, resultado da sua evolução.

A mais comum justificação para a alteração do *ratio* pedonal/viário da rua é o aumento da capacidade de trânsito ou estacionamento automóvel ou, em oposição, a pedonalização de uma rua. O caso da Avenida da República, que actualmente apresenta um *ratio* pedonal/viário de 1:2.8, inicialmente tinha um *ratio* de 1:1.4, sendo esta diferença justificada essencialmente pelo aumento da capacidade de estacionamento sobre as plataformas antes pedonais. De modo inverso, as ruas nascente-poente da Baixa que foram tornadas exclusivamente pedonais, a saber a Rua de Santa Justa, a Rua da Assunção, a Rua da Vitória e a Rua de São Nicolau, apresentam hoje apenas uma única plataforma, tendo perdido a anterior tripartição. A maior facilidade de alteração da partição da rua, relativamente a uma alteração de traçado ou secção, dota-a da capacidade de alterar o carácter de uma rua com meios comparativamente mais simples e económicos. Ou seja, é um meio eficiente a considerar quando se pretende agir sobre o espaço de uma rua usando meios económicos.

Independentemente do número e da proporção da partição, que como vimos podem ter variações e apropriações diversas, devemos deixar uma nota genérica a propósito da composição das mesmas.

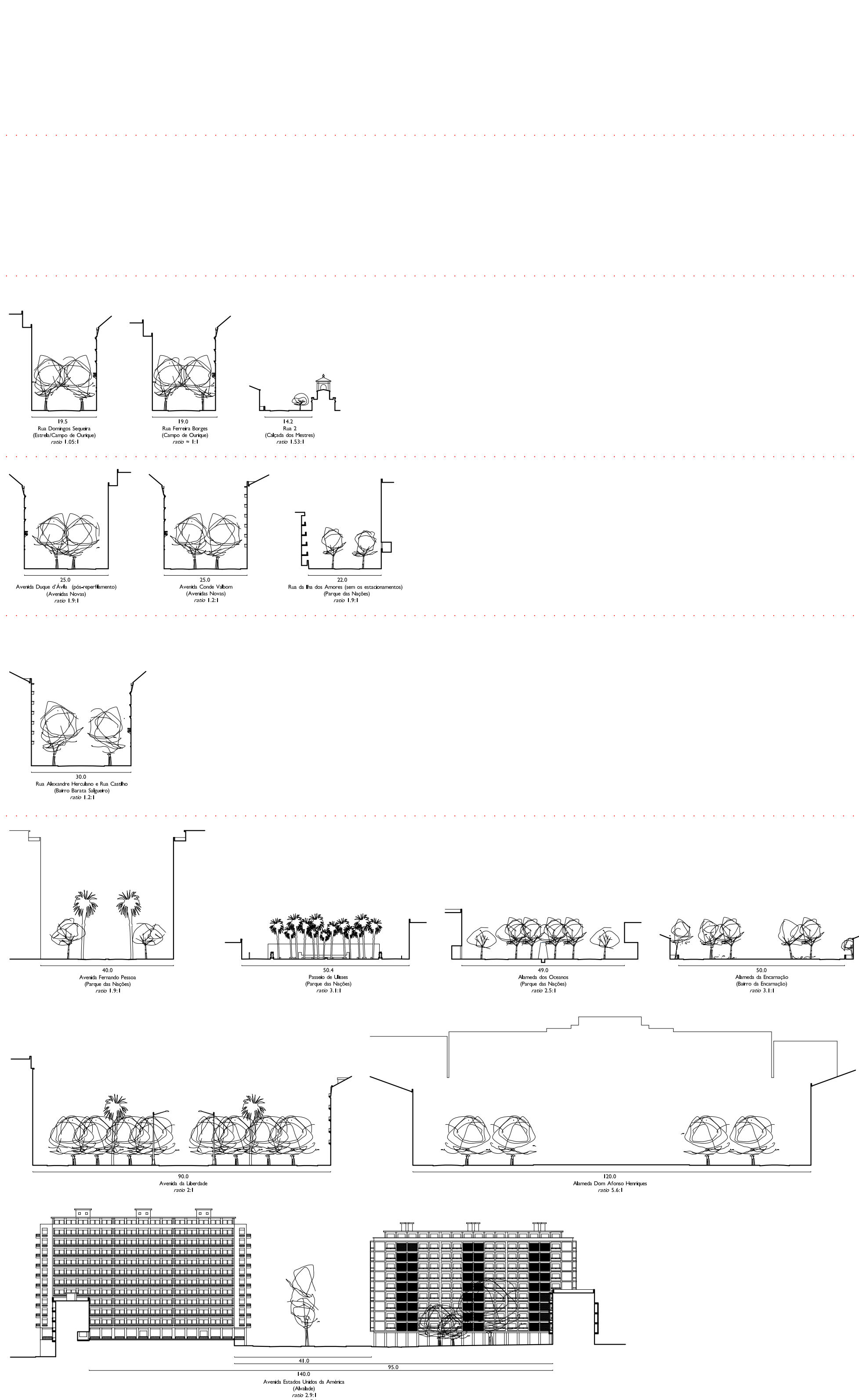
A rua necessita de um conjunto de elementos que permita o desenrolar da actual vida urbana, sejam estes exigências da circulação, da segurança ou da orientação na cidade, mobiliário que permita a fruição do espaço ou árvores que proporcionem sombras. No entanto, esta diversidade necessita não só de coerência através de uma identidade comum, mas também de uma disposição segundo linhas de composição que contribuam para a legibilidade do espaço canal da rua e da sua interpretação e apropriação pelos utilizadores da cidade, habitantes ou visitantes, isto é, uma distribuição que seja coerente com a própria partição e a reforce segundo as linhas de composição do espaço da rua.

Ruas com plataforma única

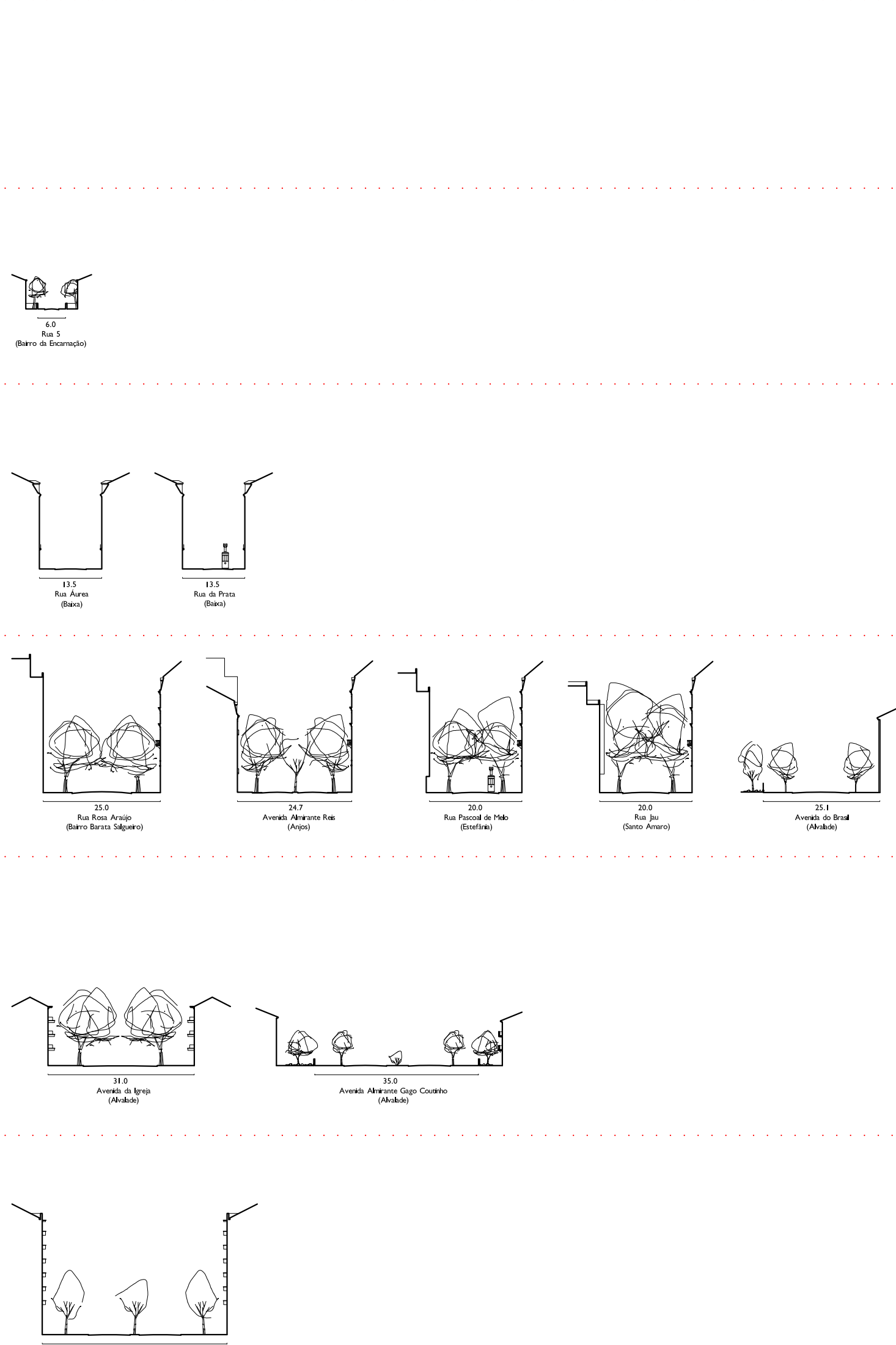


Ruas com passeios pedonais e plataformas viárias

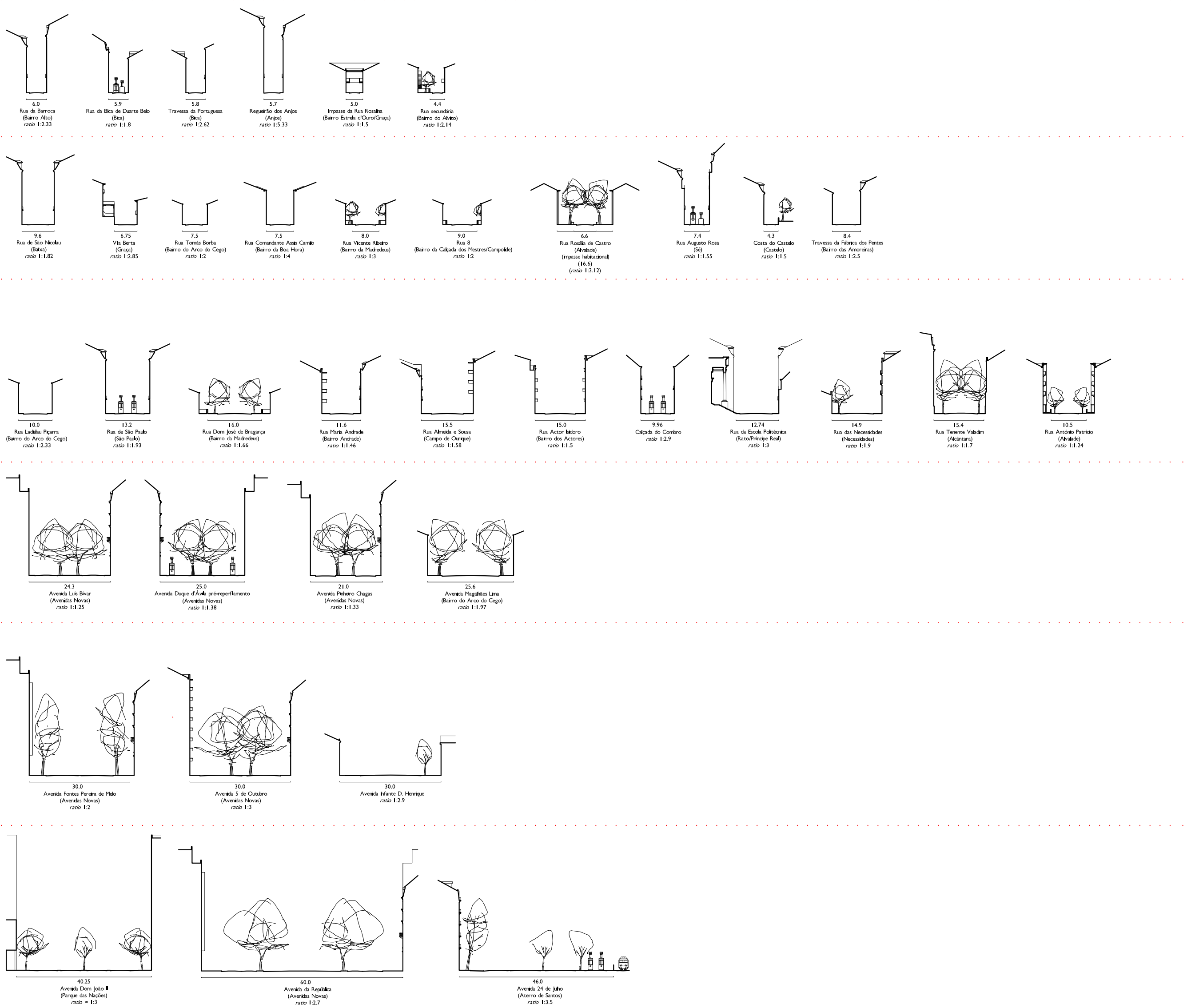
Passeios pedonais > Plataformas viárias



Passeios pedonais = Plataformas viárias



Passeios pedonais < Plataformas viárias



10.2. Os elementos de composição da partição

10.2.1. O pavimento e a particularidade da calçada portuguesa nas ruas de Lisboa

Origem e evolução da pavimentação das ruas em Lisboa

Se a partição especializada do espaço da rua remonta praticamente à sua existência e é relativamente transcultural, a sua pavimentação enquanto prática corrente e generalizada não é tão antiga e esteve dependente dos valores da cultura urbana predominante, de conhecimentos técnicos construtivos e da disponibilidade de recursos materiais e humanos para a execução. A introdução das pavimentações romanas na Citânia de Briteiros ou no Castro de Terroso, por exemplo, é bem demonstrativa da sobreposição das diferenças civilizacionais quanto ao entendimento e conformação do espaço urbano enquanto expressão da sociedade e cultura.

Na cidade de Lisboa, as pavimentações de arruamentos parecem remontar ao período de ocupação Romana. As pesquisas arqueológicas confirmam que as ruas de *Olisipo* foram pavimentadas, se não totalmente pelo menos parcialmente, conforme indicam os vestígios encontrados sob o claustro da Sé e nas prospecções efectuadas sob o Palácio dos Condes de Coculim.

Os períodos medievais mais conturbados certamente terão conduzido a uma decadência da qualidade e quantidade das pavimentações generalizadas do espaço público da cidade, à semelhança do que aconteceu em outros aglomerados no mesmo contexto de desmembramento do Império Romano e de instabilidade administrativa das cidades. No entanto, no período de transição da Idade Média para o Renascimento, na segunda metade do século XV, é conhecida a vontade de pavimentar a Rua Nova d'El Rei, com a encomenda do levantamento do espaço da rua e projecto do seu calcetamento.⁸⁵ Entende-se pela forma como é descrita e encomendada a obra, que o calcetamento e lajeamento daquele espaço decorreram da vontade de reforçar a importância da rua no contexto dos espaços da cidade, ou seja, a pavimentação era considerada uma excepção nobilitante dos espaços públicos.⁸⁶

No final do mesmo século assistiu-se a uma transição do que representava o calcetamento. Este deixou de ser entendido apenas como um elemento distintivo dos espaços excepcionais e passou a ser entendido enquanto um elemento essencial para a comodidade da circulação e maior longevidade do pavimento da rua. No entanto, a necessidade expressa por D. Manuel de calcetar as ruas da cidade estava dependente dos recursos financeiros para a efectuar, e o lançamento do “*imposto sobre os carros que carreiam*” acabou por reverter em favor das muitas obras de que a cidade foi alvo no início do século XVI.⁸⁷

⁸⁵ GONÇALVES, Iria, “Uma realização urbanística medieval: o calcetamento da Rua Nova de Lisboa” in *Um olhar sobre a cidade medieval*, Revista Património Histórico, Cascais, 1996. pp. 117-137.

⁸⁶ A este propósito pode ser consultado o *Capítulo 02 - O tempo e a forma das ruas em Lisboa* no que se refere à concepção e edificação da pavimentação da Rua Nova d'El Rei.

⁸⁷ CARITA, Helder, *Lisboa Manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna (1495-1521)*, Livros Horizonte, Lisboa, 1999, p. 60 e pp. 81, 82.



fig. 10.24 • Os elementos de composição da partição. O pavimento e a particularidade da calçada portuguesa nas ruas de Lisboa.

a) Calceteiros em Lisboa. Arquivo Fotográfico Municipal, cota: PT/AMLSB/JBN/000190

b) Calceteiros na Avenida da Liberdade.

c) Ornamentos em calçada portuguesa nos passeios do Cais do Sodré e Avenida da Liberdade com as marcas dos calceteiros.

Assim, em Lisboa a progressiva generalização das pavimentações parece ter ocorrido apenas partir do século XVIII, particularmente no período pombalino pós-terramoto, em que a concepção das novas ruas obedeceram a configurações-tipo que incluíam a partição das plataformas viárias e pedonais e a sua pavimentação.⁸⁸ Para além disso, a definição destes elementos de composição espacial aparece associada à prescrição de normas de composição das fachadas públicas e, em muitos casos, quando aplicados ao sítio, ao traçado de um novo cadastro privado. Dominava uma ideia de concepção integral e regrada do espaço urbano nas suas várias escalas e naturezas que contemplava também a partição da rua e a sua materialidade. No entanto, a dimensão da cidade, a maior urgência em reconstruir o edificado e a instabilidade que se fez sentir no país a partir das invasões francesas no início do século XIX foram factores que remeteram para um tempo mais longo de realização esse ideal de pavimentação integral das ruas da cidade e, aparentemente, apenas nas principais ruas se cumpriu de imediato esse propósito.⁸⁹

Na década de 40 do século XIX foi feita no interior do Castelo de São Jorge aquela que é reconhecida como a primeira “*calçada portuguesa*”. A obra foi orientada pelo então Governador de Armas do Castelo de São Jorge, o Marechal Eusébio Cândido Cordeiro Pinheiro Furtado, e realizada com a mão-de-obra de “*grilhetas*”, isto é, os prisioneiros do castelo.

Após o sucesso desta inicial realização multiplicaram-se as pavimentações que utilizaram a calçada portuguesa na construção do plano do chão tanto de ruas como de praças e largos, como a actual Praça do Duque da Terceira ou o Rossio com o seu particular desenho das ondas a preto e branco do “*Mar Largo*” que foi terminado entre 1848 e 1849.⁹⁰

A reconhecida eficácia e plasticidade da calçada portuguesa, particularmente aquela que é feita a partir do contraste entre as pedras brancas de calcário e pretas de basalto ou granito, e a sua adaptabilidade a espaços com uma topografia acidentada fizeram com que este tipo de pavimentação se generalizasse não só a outros aglomerados do país como aos territórios ultramarinos então portugueses e ao Brasil. Assim, em Lisboa foi a partir de meados do século XIX,⁹¹ particularmente com as obras de aformoseamento da cidade, que a pavimentação das ruas finalmente ganhou protagonismo e foram construídas algumas das calçadas que ainda hoje reconhecemos quando percorremos a cidade.

⁸⁸ Como recorda José-Augusto França a partir das *Instruções de 12 de junho de 1758*: “à imitação de algumas das de Londres, divididas em tres partes, a do meyo de 40 palmos, de largo para carruagens, e gente de cavalo, e as duas dos lados de dez palmos de largo cada huma para gente de pé e Cadeirinhas, com a separação de pilares e pavimento” e nos passeios laterais, com 10 palmos de largo, “seriam implantados columnelos (frades/pilaretes) cujo fim era proteger os seus bordos das rodas das carruagens.” FRANÇA, José-Augusto, *Lisboa Pombalina e o Iluminismo*, Bertrand, Lisboa, 1987 [1965].

⁸⁹ Giuseppe Gorani, nobre italiano que esteve em Lisboa entre 1765 e 1767 sob protecção do então Conde de Oeiras, refere que a pavimentação que estava a ser construída era de boa qualidade, particularmente a Rua Augusta que tinha passeios largos e planos e apenas as faixas para veículos e animais eram calçadas de pedra miúda. cf. GORANI, Giuseppe, *Portugal - A Corte e o País nos anos de 1765 a 1767*, trad., Prefácio e Notas de CASTELO-BRANCO CHAVES, Lisóptima Edições, Lisboa, 1989.

⁹⁰ SILVA, Raquel Henriques da, *Lisboa Romântica: Urbanismo e arquitectura, 1777-1874*, dissertação de Doutoramento em História, Especialidade História da Arte apresentada à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, edição policopiada, Lisboa, 1997.

⁹¹ Foi em Abril de 1856, em Sessão de Câmara, que se criou pela primeira vez um conjunto de novos pelouros, entre os quais o Pelouro das Calçadas.



fig. 10.25 • Os elementos de composição da partição. O pavimento e a particularidade da calçada portuguesa nas ruas de Lisboa.

- a) Costa do Castelo. Calçada de basalto no centro e calcário nos passeios laterais.
- b) Rua Nova do Almada. Calçada portuguesa ornamentada com padrão geométrico e *lettering*.
- c) Rampa das Necessidades. A maleabilidade e adaptabilidade do pavimento em calçada portuguesa.

A particularidade da calçada portuguesa na caracterização das ruas de Lisboa

A origem da calçada portuguesa e a sua permanência em contínuo no chão dos diversos espaços da cidade no tempo longo fazem com que constitua uma especificidade lisboeta, ainda que partilhada com outras cidades de influência cultural portuguesa.⁹² A sua existência no chão das ruas, mesmo nas mais banais, caracteriza-as através de uma imagem que combina a cor, a luminosidade e a textura e por vezes o desenho do tapete de pedra miúda que vai ficando polido com o passar dos passos e do tempo.

A mais comum aplicação consiste na pavimentação dos passeios laterais em cubos de calçada, com aresta de cinco centímetros, de calcário branco, limitados por um lancil também da mesma pedra que resolve o desnível para a plataforma viária. Esta é pavimentada em cubos de calçada, com dez centímetros de aresta, de basalto preto, mais tradicional, ou granito cinzento, mais recente. No entanto, existe um conjunto de variações tanto nas dimensões e forma dos elementos constituintes como no modo de os aparelhar: Nas calçadas, das mais antigas para mais recentes reconhece-se, por exemplo, um aumento da dimensão dos paralelepípedos de pedra e também da dimensão da junta entre os mesmos, factor que diminui a sua capacidade de adaptação a deformações e reduz a longevidade do pavimento.

Na pavimentação das ruas, a simplificação abstracta conseguida através do alto contraste entre o preto e o branco que caracteriza a composição dos desenhos da calçada portuguesa mantém-se ao longo do tempo enquanto elemento distintivo. Apesar de em cada período se ter assistido a variações na composição estética que permitem identificar com alguma facilidade a época de concepção, os desenhos ornamentais apresentam temas mais ou menos recorrentes que variam entre: os desenhos abstractos e figurativos, normalmente baseados em motivos náuticos ou florais; as palavras e algarismos que podem ser parte de um memorial evocativo ou terem um propósito informativo e de identificação de um local; e ainda publicitário, associado a estabelecimentos comerciais que ocupam os edifícios que acompanham a rua.

Mesmo quando não existe qualquer desenho, o tapete que se estende sobre a rua, pelo simples contraste entre os passeios de calcário e a plataforma de basalto, granito ou asfalto, onde passam os veículos, é distintivo e confere um carácter próprio às ruas de Lisboa, onde a partição do pavimento coincide e reforça a partição da rua. No entanto, nem sempre o desenho do pavimento da calçada portuguesa corresponde a distintas partições viárias e pedonais do espaço, veja-se por exemplo o desenho do pavimento do cruzamento entre a Alameda dos Oceanos e o Passeio do Adamastor, junto à Torre Galp, antiga Porta do Mar da Exposição Internacional de Lisboa de 1998, que privilegia a composição em função da torre ao invés da definição das partições pedonais e viárias do espaço.

Para além das suas reconhecidas qualidades plásticas, a calçada portuguesa tem qualidades construtivas particulares. Ao ser constituída por pequenas pedras, a calçada portuguesa funciona como um tapete fle-

⁹² Para além das pavimentações nas cidades outrora portuguesas, em lugares tão distantes como no Brasil ou em Macau, existem “tapetes” em calçada portuguesa em diversos locais, como por exemplo na calçada evocativa a John Lennon no Central Park de Nova Iorque, não obstante ter sido um presente da cidade de Nápoles.

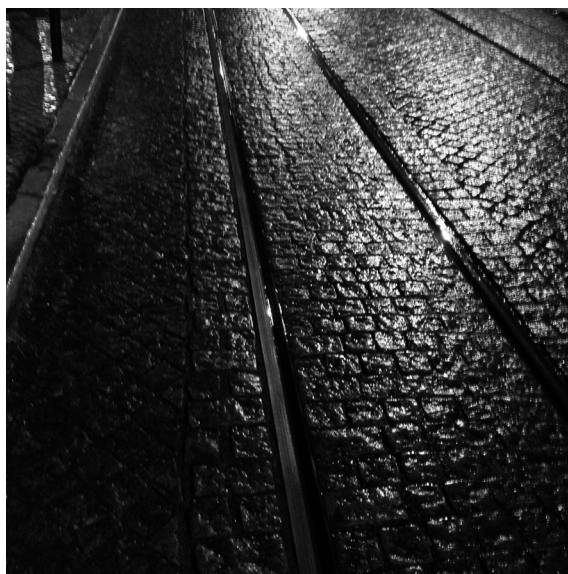


fig. 10.26 • Os elementos de composição da partição. As ruas com carris.

- a) Rua de Buenos Aires. Cabos dos eléctricos.
- b) Rua dos Navegantes. Cabos dos eléctricos,
- c) Rua da Junqueira. Cabos dos eléctricos e carris sobre o pavimento.
- d) Rua João de Deus. Carris sobre a calçada de cubos de granito.

xível que permite ter empenos e ondulações e mesmo sofrer deformações sem se desmontar. Esta é uma característica do pavimento em calçada que o dota de uma especial qualidade de adequação numa cidade com uma topografia acentuada, onde as ruas e os seus encontros são quase sempre compostos por planos de geometria complexa. Por outro lado, a junta seca e o leito de areia sobre o qual assentam as pedras da calçada conferem-lhe a capacidade de ser permeável à água, o que reduz a escorrência superficial e os problemas associados à mesma.

Em síntese, podemos afirmar que a calçada portuguesa e os seus desenhos consistem num verdadeiro ornamento integral,⁹³ das ruas de Lisboa. A beleza encontra-se nas próprias características do que é edificado, ou neste caso nas características do elemento material e modo de o utilizar na construção do pavimento, e não em elementos que sejam apostos ao mesmo.

10.2.2. As ruas com carris

A presença dos transportes mecânicos fixos e a partição da rua

Em algumas ruas de Lisboa existe a presença no pavimento de carris, linhas duplas em ferro com bitola de 90 centímetros que traçam no chão da rua o caminho que é, ou foi, percorrido por eléctricos e funiculares da cidade. Assim, quando percorremos uma rua, mesmo quando não estão presentes, os eléctricos ou funiculares são pressentidos pela existência desses traços de ferro que sulcam o chão e alteram a percepção que temos da rua.

No caso de Lisboa, os “*americanos*”, carruagens movidas por tracção animal sobre carris, foram o primeiro transporte a funcionar sobre carris, cuja primeira linha foi inaugurada em 1873 e estendia-se entre a Estação Ferroviária de Santa Apolónia e o extremo oeste do Aterro da Boavista, em Santos.

Até ao final do século XIX as linhas multiplicaram-se e, no caso das ruas mais íngremes, foram criados elevadores funiculares para vencerem os desníveis acentuados. Quatro dos nove elevadores que chegaram a existir no início do século XX mantêm-se em funcionamento, a saber: o do Lavra, na calçada do mesmo nome; o da Glória, no lado oposto do vale da Avenida da Liberdade sobre a Calçada da Glória; o da Bica, desde a Boavista até ao Combro, atravessando o Largo de Santo Antoninho, a Calçada da Bica Pequena e a Rua da Bica de Duarte Belo; e, finalmente o único que não é funicular mas um elevador vertical, o de Santa Justa, com saída para a Rua de Santa Justa e para o Largo do Carmo.⁹⁴

Por outro lado, a electrificação que foi feita, a partir de 1901, da rede de carros que circulavam sobre carris, veio introduzir um novo elemento que também pode ser entendido como criador de uma partição horizontal do espaço da rua, os cabos metálicos suspensos sobre a rua e que alimentam o motor dos carros

⁹³ Conforme o conceito de *integral ornament* definido por Frank Lloyd Wright. WRIGHT, Frank Lloyd, “Book Four: Freedom” in OCKMAN, Joan, *Architecture Culture 1943 – 1968, A document Anthology*, Columbia University, CBA/Rizzoli.

⁹⁴ RAPOSO, José Hipólito, “Breve apontamento da evolução dos transportes de Lisboa” in AAVV, *Lisboa em movimento / Lisbon in motion 1850-1920*, Livros Horizonte e Lisboa 94, Lisboa, 1994.

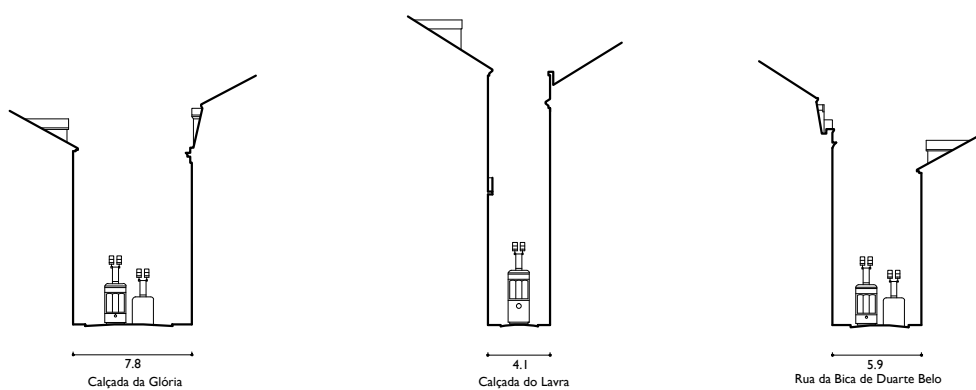
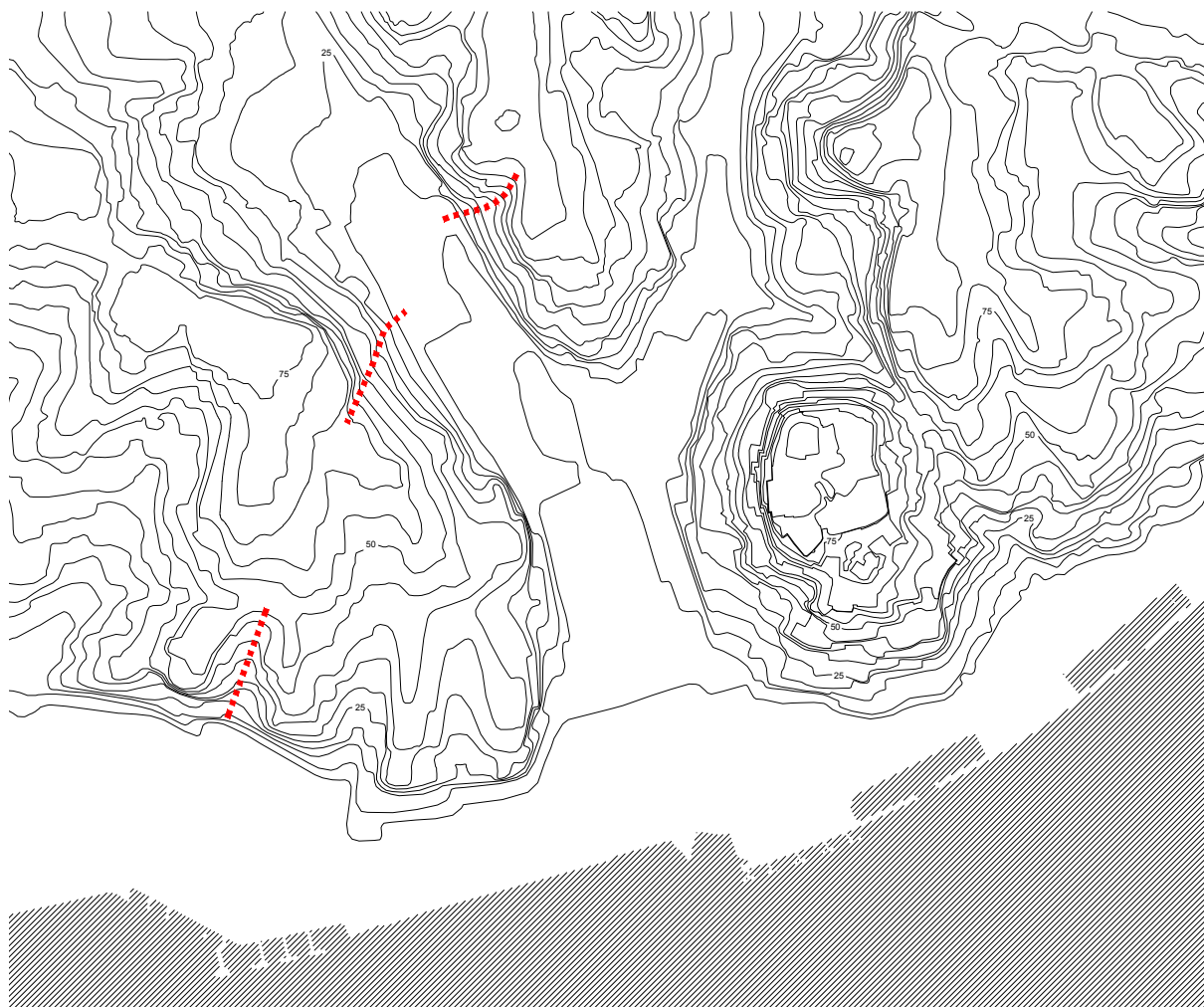


fig. 10.27 • Os elementos de composição da partição. As ruas com carris.

- a) Percursos dos elevadores da Bica, Glória e Lavra sobre a topografia da parte central de Lisboa. (1:15.000).
- b) Secções transversais das ruas com elevadores funiculares. (1:500)



fig. 10.28 • Os elementos de composição da partição. As ruas com carris.

- a) Rua da Conceição. Elétrico 28.
- b) Calçada do Lavra. Elevador do Lavra.
- c) Rua da Prata. Carris sobre as faixas viárias e sobre o passeio pedonal.
- d) Calçada da Glória. Carris do elevador da Glória.



fig. 10.29 ● Os elementos de composição da partição. As ruas com carris.

Traçado das linhas de eléctrico activas (a preto) e desactivadas (a vermelho).desenhado a partir da informação da Carris. (1:60.000).

eléctricos. A linha entre o Terreiro do Paço e Algés, passando por Belém, foi a primeira a ser electrificada. Após esta linha inicial, seguiu-se a linha Rossio - Avenida da Liberdade - Rua Alexandre Herculano, após as quais muitas outras foram electrificadas, chegando a existir 160 quilómetros de linhas de eléctrico em Lisboa na década de 1950, dos quais apenas 48 quilómetros se mantêm activos em cinco linhas: 12E Praça da Figueira (Circulação); 15E Praça da Figueira – Algés; 18E Alfandega – Ajuda; 25E Alfandega – Campo de Ourique; 28E Martim Moniz – Campo de Ourique.

Apesar do encerramento em 1995 da linha 24E Campolide – Carmo, tanto os carris como os cabos eléctricos do seu percurso têm sido mantidos com vista à sua reintrodução em funcionamento. Assim, devem também aqui ser consideradas por se manterem nas ruas os elementos que aqui tratamos.

Tanto a presença de carris no chão como as linhas que cruzam o espaço aéreo da rua, podem não constituir uma partição da rua em si mesmos. A solução mais comum é mesmo a utilização da plataforma viária de forma indistinta, partilhando esse espaço com o trânsito automóvel mesmo quando existem distintas partições dedicadas à circulação como acontecia na Avenida da República, circulando os eléctricos nas faixas laterais em conjunto com os restantes meios de transporte, apesar de pontualmente existirem canais dedicados à sua circulação como na Rua das Açucenas, quando a linha do 18 chega ao Cemitério da Ajuda ou na Avenida 24 de Julho, apesar de parcialmente esse canal ser hoje partilhado com outros transportes públicos.

615

No entanto, a interrupção no pavimento implica normalmente o redesenho do seu assentamento e mesmo o recurso a soluções específicas que implicam a alteração de níveis dos espaços do passeio ou da faixa de rodagem, portanto subversões à partição, como por exemplo na Rua da Prata junto à intersecção com a Rua da Conceição. Para além disso, a teia de cabos que se estende suspensa sobre a rua enquadra a vista para o céu e separa os espaços que se situam abaixo e acima dela.

Tanto por estas razões como pelo carácter de excepção destes elementos que é transportado para as ruas em que existem, parece-nos importante a sua referência nesta entrada particular dedicada à partição das ruas de Lisboa.

10.2.3. A arborização da rua

A arborização, quando existe na rua, está presente tanto na partição do seu plano horizontal, por exemplo pelo espaço necessário para a plantação, como na conformação da sua secção, tanto lateralmente, alterando a proporção da secção, como superiormente, quando a copa das árvores atinge uma dimensão que cria uma cobertura vegetal na rua, e pode mesmo definir canais parcelares no espaço da rua.

A capacidade da árvore marcar a passagem do tempo, ou seja, permitir a quem está afastado da natureza o contacto com o tempo cíclico anual é igualmente importante para quem habita a cidade. A árvore é um relógio natural vivo que acusa as estações, tanto mais que quando vê-mos a fotografia de uma rua

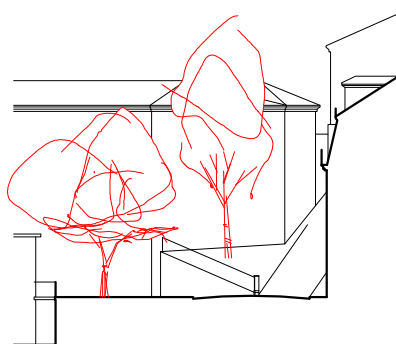
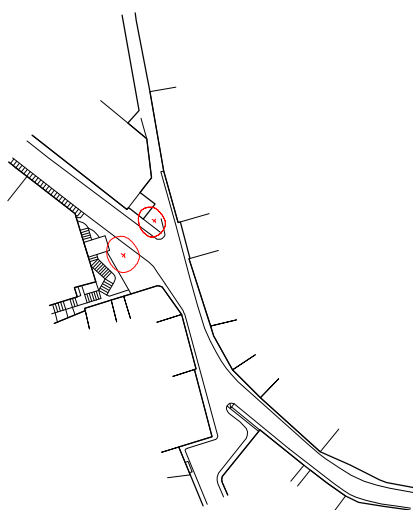
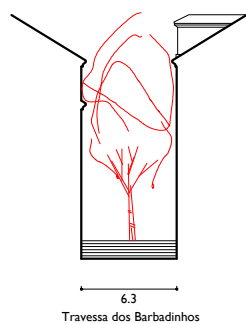
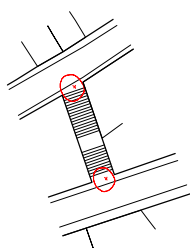
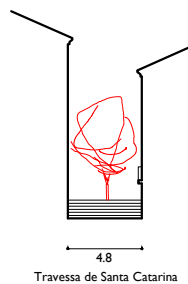
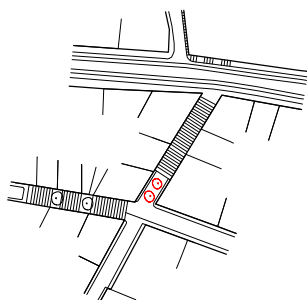
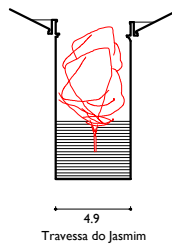
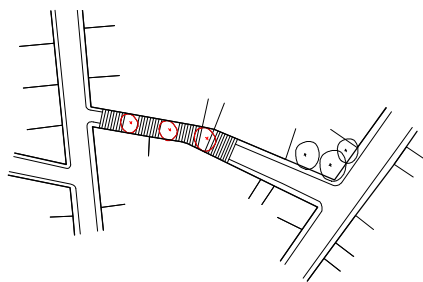


fig. 10.30 • Os elementos de composição da partição. A arborização da rua. Elementos singulares.
Planta (1:2.000) e secção transversal (1:500).

arborizada de Lisboa podemos deduzir sem grande margem de erro qual a época do ano em que foi feita, independentemente da folha ser perene ou caduca.

No capítulo dedicado ao traçado da rua abordámos os elementos vegetais que podem ser tomados como elementos focais da rua e no capítulo referente à secção transversal da rua tratámos o papel específico da arborização na conformação da secção da rua. Ou seja, temos vindo a tratar a questão da arborização parcelarmente tendo em conta a sua importância na conformação de distintos aspectos do espaço da rua. Assim, deixámos para este capítulo, referente à partição da rua, a questão dos tipos de distribuição e agregação da arborização nas ruas de Lisboa, por esta particularidade definir e reforçar partições da rua ou os seus limites.

Até ao século XIX os elementos arbóreos na cidade de Lisboa foram um quase exclusivo do espaço privado da cidade. Logradouros produtivos e hortas ou jardins dedicados ao lazer ocupavam os espaços livres privados e as árvores que existiam no espaço público eram elementos excepcionais que pontuavam localmente a estrutura urbana. Mesmo o setecentista Passeio Público ou o oitocentista Campo Grande, ambos espaços de utilização pública, iniciaram a sua existência como espaços murados e fechados, ainda que o último destes apenas parcialmente.

617

A introdução generalizada das árvores nos espaços públicos de Lisboa fez parte de um programa higienista e embelezador da cidade levado a cabo a partir de meados do século XIX, em especial com o “*aformoseamento*” de espaços públicos de excepção.⁹⁵ Com os largos, miradouros, praças e espaços expectantes tornados jardins, também as ruas mais largas receberam a plantação de árvores ao longo do seu percurso.⁹⁶ Tanto nas mais largas novas ruas e avenidas que foram criadas, cujo modelo passou a ser o da rua arborizada, como nas ruas preexistentes que tinham uma largura passível de ser arborizada, a introdução de elementos arborizados foi entendida como uma operação de qualificação do espaço público, associada ao prestígio destes “*novos*” espaços. Assim, a arborização na cidade, também por ser uma excepção, passou a constituir um elemento de reforço na construção da hierarquia espacial urbana, ou seja, tradicionalmente associamos a presença de árvores a espaços com alguma importância no contexto da cidade.

No entanto, independentemente da origem da plantação da arborização, interessa-nos aqui a tipificação da forma de agregação e disposição da arborização no espaço da rua, uma vez que estas são as características que mais implicam com a partição da rua e mesmo com o papel da arborização na concepção do espaço urbano.⁹⁷ Assim, podemos definir quatro tipos essenciais de arborização quanto à agregação dos elemen-

⁹⁵ Em 1852, entre os novos pelouros criados, a Câmara Municipal de Lisboa cria o *Pelouro dos Passeios Públicos, Jardins e Arborização*, o que denota a afirmação destas preocupações na administração pública da cidade.

⁹⁶ SILVA, Raquel Henriques da, “*Lisboa Reconstruída e Ampliada (1758-1903)*” in TOSTÕES, Ana, ROSSA, Walter (coord.), *Lisboa. O Plano da Baixa Hoje*, Catálogo de Exposição, CML, Lisboa, 2008. p. 161.

⁹⁷ Por exemplo Carlos Dias Coelho e João Pedro Teixeira da Costa distinguem e definem oito tipos de “*elementos verdes na morfologia urbana de Lisboa*” com o propósito de criar uma tabela de referência que “*deve permitir a sua aplicação ao planeamento urbano, integrando as áreas verdes na definição da sua morfologia (...)*”. Esses oito tipos de elementos verdes são parcialmente definidos de acordo com o tipo de agregação dos elementos, a saber: 1) arborização isolada; 2) alinhamento simples; 3) alinhamento múltiplo ou complexo (várias espécies ou alinhamento especial); 4) estruturas de

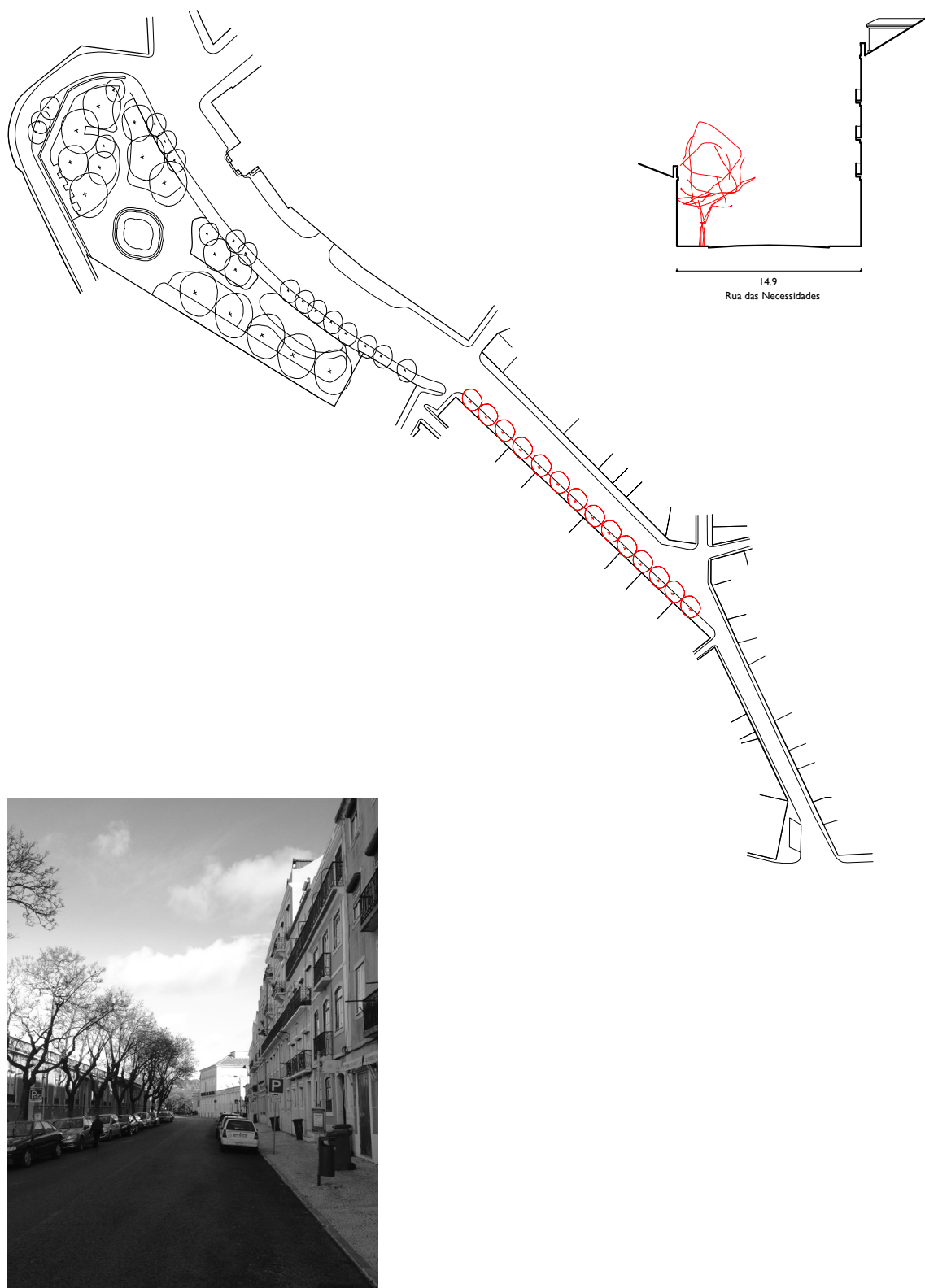


fig. 10.31 • Os elementos de composição da partição. A arborização da rua. Alinhamentos simples. Rua das Necessidades.

a) Planta (1:2.000) e secção transversal (1:500).

b) Fotografia.

tos que a compõem: os **elementos singulares**; os **alinhamentos simples**; os **alinhamentos complexos**; e os **conjuntos de arborização em massa**.

Elementos singulares

A mais sintética forma de existência de arborização numa rua é a sua disposição como **elemento singular**, as **árvores isoladas** que pontuam o espaço. Como bem refere Caroline Stefulesco, “*A árvore única é simultaneamente monumento, abóbada e ponto de referência(...)*.”⁹⁸ A existência destes elementos singulares é mais frequente nos espaços públicos excepcionais como largos e praças, em que muitas vezes o exotismo da espécie vegetal e a sua posição isolada, contribui para a singularidade do espaço que pontua e para o seu carácter específico.

No caso das ruas de Lisboa, a ocorrência deste tipo de arborização é episódica e não sistemática, encontrando-se invariavelmente associada a ruas secundárias, nomeadamente travessas e escadinhas da parte mais central e antiga da cidade. São exemplos disso mesmo a Travessa do Jasmim, no Príncipe Real, a Travessa de Santa Catarina, ou a Travessa dos Barbadinhos, junto à Madragoa. Nestes casos a arborização é pontual e normalmente ocupa um patamar da escada, frequentemente próximo do encontro da travessa com outro espaço público, portanto em espaços adjacentes aos cruzamentos de ruas.

No entanto, podemos encontrar casos deste tipo de arborização com elementos singulares como marcação de pontos singulares do traçado de uma rua de maior importância do contexto urbano em que se insere, como por exemplo a arborização que pontua o cruzamento da Costa do Castelo com a Calçada do Marquês de Tancos. Neste caso, as duas árvores isoladas, em distintas partições pedonais, localizam-se no alargamento que é conformado pela intersecção do traçado daqueles dois elementos, tornando-se elementos focais de referência nos percursos da encosta do castelo.

Em qualquer dos casos anteriores a árvore cumpre o papel de elemento de caracterização do espaço que ocupa, para além da sombra que proporciona através da criação de um tecto permeável que filtra a luz do sol.

Alinhamentos simples

A mais frequente forma de distribuição da arborização que encontramos nas ruas de Lisboa é por **alinhamentos simples**, ou seja, **linhas singulares ou multiplicadas** que são **compostas por árvores da mesma espécie**. Estes alinhamentos podem ser tanto laterais como centrais ao perfil da rua, o que implica partições distintas do espaço da rua.

ensombramento; 5) jardim público; 6) logradouro privado; 7) estrutura verde dispersa em áreas urbanas; 8) parque urbano.” Cf. DIAS COELHO, Carlos e COSTA, João Pedro, “As Estruturas Verdes como elemento da estrutura Urbana: Tipologias de Espaços Verdes em Lisboa e a sua aplicação no planeamento urbanístico” in *Ar – Cadernos da FA / UTL*, nº 1, Dezembro de 2001. pp.16-23.

⁹⁸ STEFULESCO, Caroline, *Urbanisme Végétal*, IDF/Diffusion Lavoisier, Paris, 1993, p. 98.

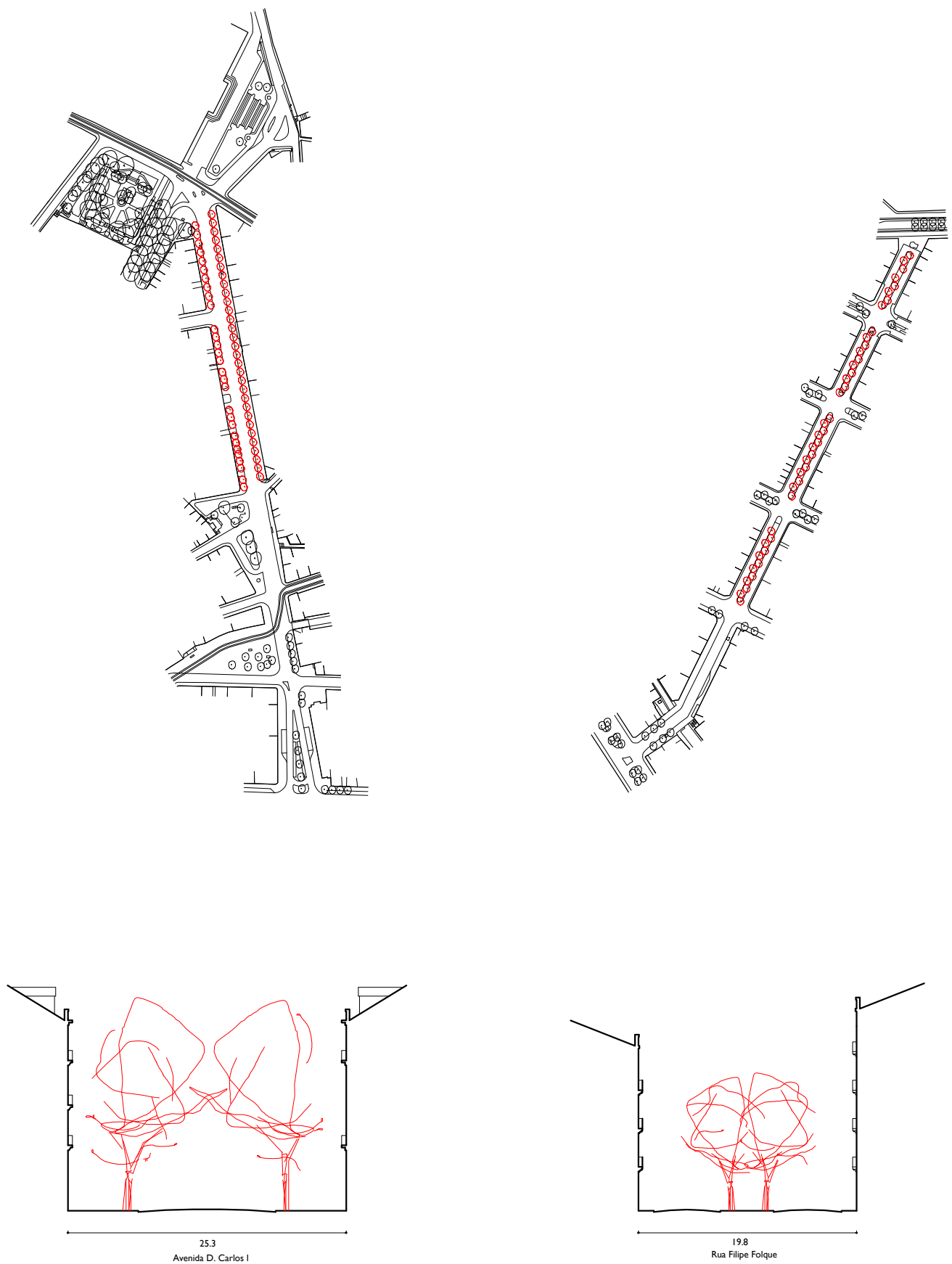


fig. 10.32 • Os elementos de composição da partição. A arborização da rua. Alinhamentos simples.

a) Plantas (1:2.000) e secções transversais (1:500).

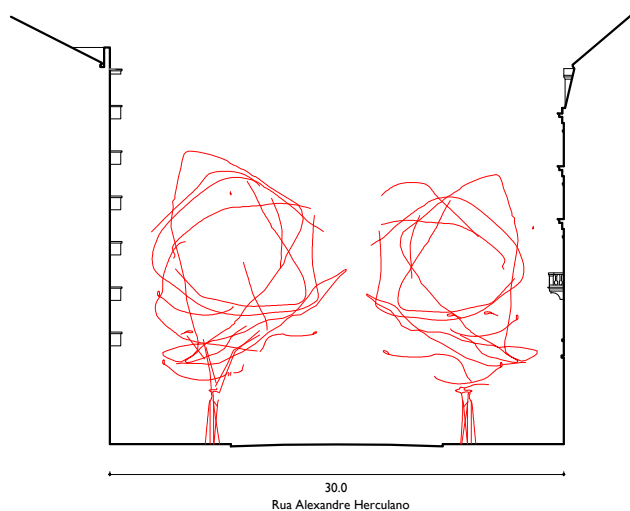
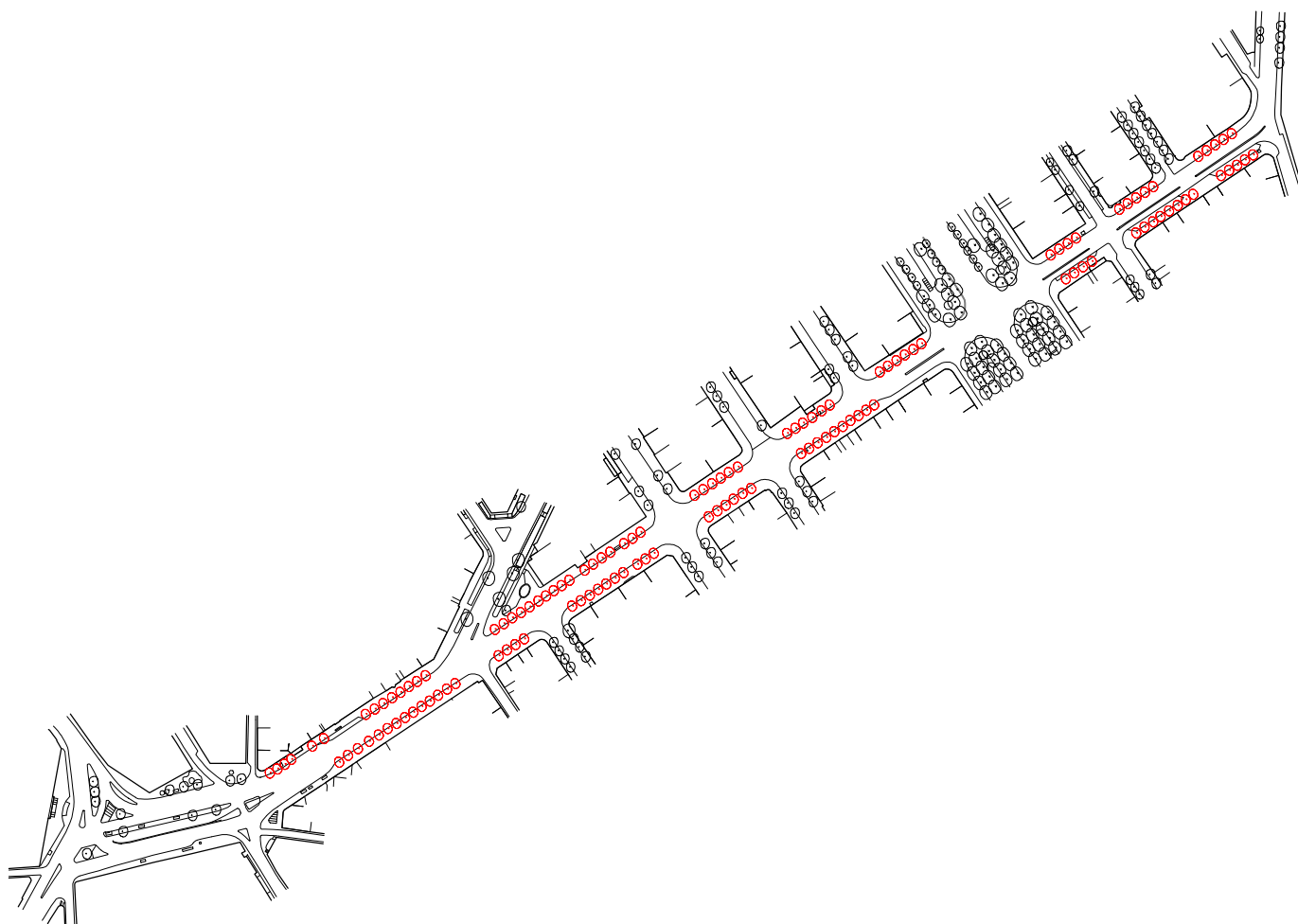


fig. 10.33 • Os elementos de composição da partição. A arborização da rua. Alinhamentos simples.

a) Plantas (1:2.000) e secções transversais (1:500).

b) Fotografia da Rua D. Carlos I..

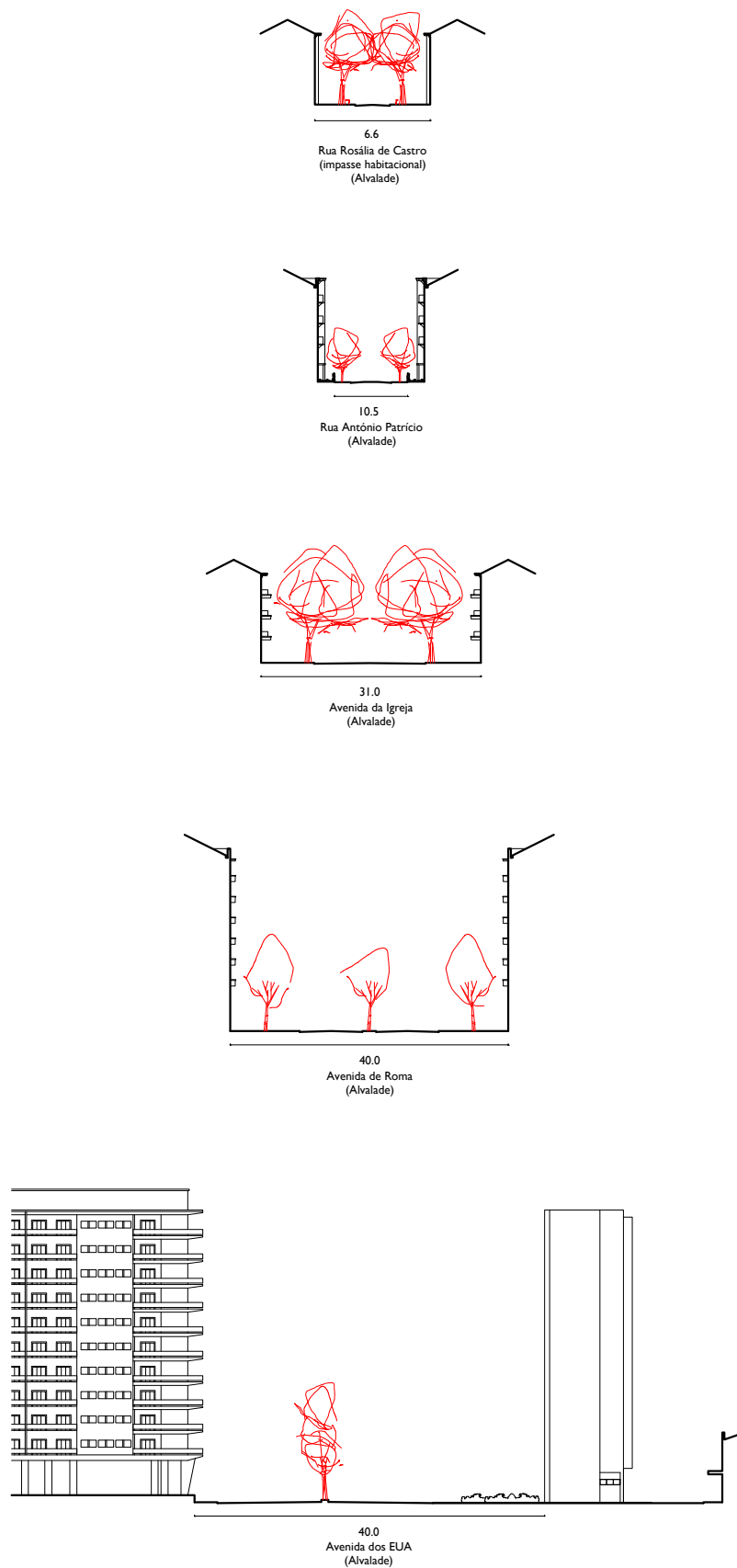


fig. 10.34 • Os elementos de composição da partição. A arborização da rua. Alinhamentos simples nas ruas de Alvalade.
a) Secções transversais dos tipos hierárquicos de ruas (1:500).

Sendo um tipo tão comum de distribuição da arborização, existe também uma grande diversidade de casos que correspondem a este tipo. Assim, são disso exemplo os casos da maior parte das ruas e avenidas abertas na segunda metade do século XIX e início do século XX, como a Avenida Dom Carlos I, a Rua Alexandre Herculano, a Avenida Filipe Folque e tantas outras; mas também as ruas que se inserem em níveis distintos da hierarquia espacial do Bairro de Alvalade, das avenidas principais aos impasses habitacionais; e mesmo situações tão diversas destas como a arborização nas escadinhas da Rua Francisco Pereira de Sousa, em Benfica ou nas Escadinhas da Saúde, na Mouraria.

Alinhamentos simples nas avenidas oitocentistas

No caso das avenidas oitocentistas encontramos dois subtipos comuns da distribuição em alinhamentos simples: os **alinhamentos simples duplicados laterais** e os **alinhamentos simples duplicados centrais**.

No primeiro caso a arborização é plantada ao longo de uma linha em cada passeio lateral e, na maior parte dos casos, quando as árvores atingem a sua maturidade as copas conformam uma abóbada de ramagens e folhas sobre a rua, enquanto os troncos das árvores constituem uma colunata natural que divide o espaço pedonal do espaço viário reforçando desse modo a tripartição essencial da própria rua - passeios laterais pedonais e uma partição viária de estacionamento e circulação central. Em regra esta arborização apenas existe em ruas com uma largura mínima de 20 metros.⁹⁹

623

No segundo caso a arborização é plantada em duas linhas sobre uma plataforma central pedonal com largura que varia entre os 6 metros e os 10 metros. Como as avenidas com este tipo de partição têm sensivelmente 25 metros de largura, os alinhamentos de árvores criam três canais no espaço da rua, marcando com uma dupla colunata de troncos a plataforma central que é também coberta por uma abóbada contínua de ramos e folhas. Apesar de actualmente esta plataforma central, elevada em relação aos canais de circulação automóvel, ser utilizada em muitos casos para o estacionamento, o seu papel primordial era o de espaço de passeio em relativa autonomia tanto das faixas de rodagem como dos passeios laterais, estes últimos mais dedicados aos percursos curtos e de acesso às parcelas edificadas.

Pela importância que se reveste, tanto para o acto de projecto como particularmente para a legibilidade da cidade e apropriação dos espaços da mesma por quem a habita, devemos referir uma particularidade que teve este tipo de arborização nas *Avenidas Novas*. Quando foram edificadas, a plantação original de cada avenida correspondeu a uma espécie distinta de árvore. Se actualmente este facto parece uma curiosidade, na altura teve uma importância acrescida para a identificação de cada rua num novo contexto urbano substancialmente diferente da cidade que existia e mesmo relativamente abstracto por comparação com os espaços da Lisboa sedimentada até à altura. Ali, as árvores criaram a identidade inicial de cada rua.

⁹⁹ Conforme referimos em relação ao papel da arborização na conformação da secção transversal da rua, a Rua Ferreira Borges, a Rua Domingos Sequeira e a Rua Saraiva de Carvalho com cerca 19 metros de largura têm largura inferior a 20 metros, não sendo a diferença significativa neste contexto. A Rua Tenente Valadim, junto ao baluarte do Sacramento em Alcântara, e a Rua Júlio de Andrade, aberta ao Tórculo, constituem as excepções pontuais a esta regra, a primeira com uma largura de secção variável entre os 16 e os 20 metros e a segunda com uma largura de secção de aproximadamente 10 metros, continuamente arborizadas com alinhamentos laterais simples em ambos os passeios.

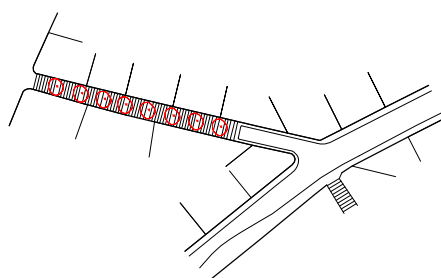
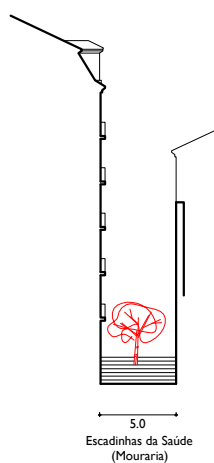
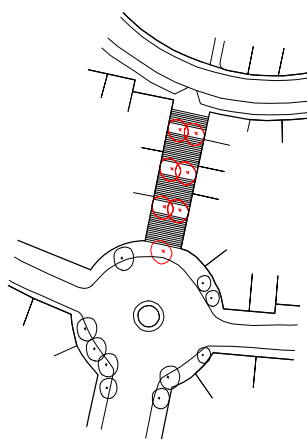
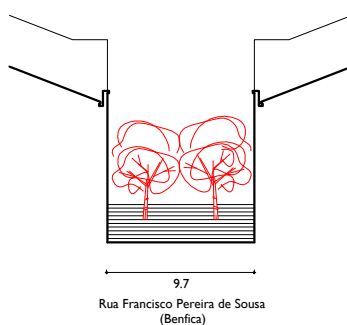


fig. 10.35 • Os elementos de composição da partição. A arborização da rua. Alinhamentos simples em escadinhas.

a) Fotografia da Calçada Nova de São Francisco, no Chiado.

b) Plantas (1:2.000) e secções transversais (1:500).

Ainda hoje existem árvores na cidade de Lisboa que marcam a identidade de algumas ruas, particularmente pelas características que as individualizam das restantes. Por exemplo os alinhamentos de jacarandás da Avenida Dom Carlos I, cuja floração que ocorre entre finais de Maio e finais de Junho, mudam a cor da rua, inicialmente através de uma abóbada violeta que progressivamente vai atapetando o pavimento e antecede a folhagem.

Alinhamentos simples nas ruas e avenidas de Alvalade

Apesar dos alinhamentos de arborização estarem tradicionalmente associados às ruas de hierarquia superior de um contexto, podem ser encontrados em ruas de hierarquias distintas num mesmo contexto urbano como no Bairro de Alvalade. No Plano de Urbanização da Zona a Sul da Avenida Alferes Malheiro todas as ruas foram concebidas com arborização, independentemente do seu nível hierárquico e funcional. No entanto existem variações nos alinhamentos que, associadas às restantes características do perfil da rua e do edificado que a acompanha, permitem com clareza distinguir uma *via de atravessamento*, uma *via estruturante*, uma *via de distribuição local* ou um *impasse habitacional*.¹⁰⁰

625

Em qualquer dos casos as árvores são plantadas nas partições pedonais ou nos jardins fronteiros aos edifícios e contribuem tanto para a distinção entre plataformas pedonais e viárias como para a contenção espacial da proporção da secção da rua.

Alinhamentos simples em escadinhas

Noutros contextos urbanos, mesmo em arruamentos mais “domésticos” como a parte da rua Francisco Pereira de Sousa que se desenvolve em escadinha, no Bairro Novo, em Benfica, ou nas Escadinhas da Saúde, na Mouraria, encontramos este tipo recorrente de **arborização em alinhamento** que reforça o sentido axial da rua e a individualiza marcando o seu carácter particular, contribuindo as árvores para a apropriação dos patamares das escadas como uma extensão arborizada das casas que acompanham a rua.

Alinhamentos complexos (ou botânicos)

Para além dos alinhamentos simples, existe nas ruas de Lisboa um tipo de arborização constituída por **elementos de espécies distintas**, o que corresponde à transposição para a rua de uma lógica proveniente dos jardins botânicos, que em Portugal tradicionalmente incluíam espécies de origens geográficas muito diversas, particularmente das antigas colónias portuguesas. Estes alinhamentos são compostos por espécies diferentes em que, normalmente, cada espécie é disposta num alinhamento paralelo aos restantes ou, no caso de arruamentos muito longos, diferentes espécies podem caracterizar partes diferentes da rua.

Pela exuberância que normalmente apresentam, estes **alinhamentos complexos** conferem à rua, já de si necessariamente mais larga pela necessidade de acomodar os múltiplos alinhamentos, uma excepçiona-

¹⁰⁰ COSTA, João Pedro, *O Bairro de Alvalade. Um paradigma no urbanismo português*, Livros Horizonte, Lisboa, 2002. pp. 33, 34, 147-157.

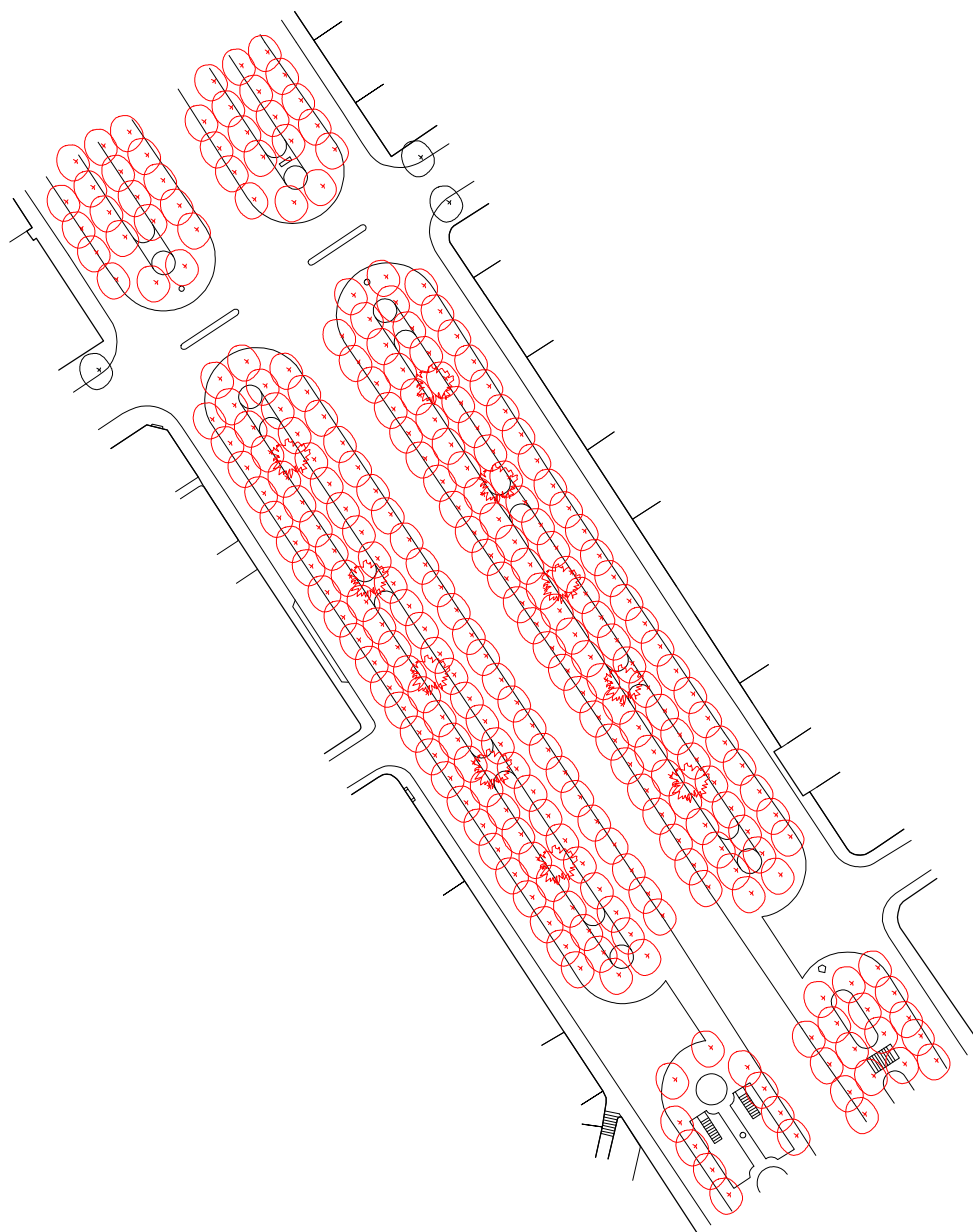
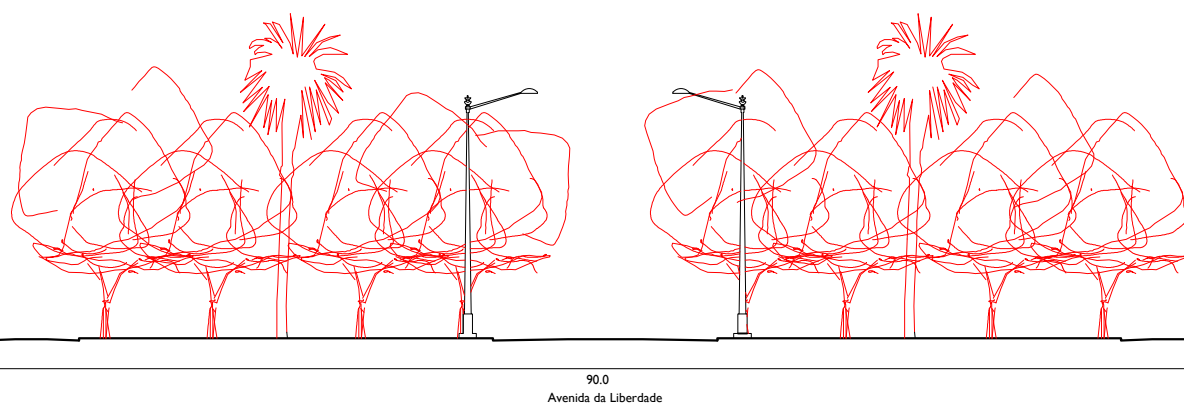


fig. 10.36 • Os elementos de composição da partição. A arborização da rua. Alinhamentos complexos ou botânicos. Avenida da Liberdade.
a) Planta (1:2.000) e secção transversal (1:500).

lidade em relação as restantes que reforça o seu papel hierárquico no contexto urbano que as acolhe e invariavelmente estruturam.

Os casos mais óbvios na cidade de Lisboa que correspondem a este tipo de arborização são a Avenida da Liberdade e a Alameda dos Oceanos.

No caso da Avenida da Liberdade são as duas plataformas pedonais centrais que acolhem alinhamentos duplos de espécies diversas de copa arredondada, maioritariamente acácias, ulmeiros, plátanos e lódãos, e um alinhamento central de palmeiras das Canárias. Estas espécies compõem o alinhamento complexo essencial da avenida. A composição de base permite acolher variações na configuração e nos elementos dos espaços ajardinados, inclusivamente as preexistências do Passeio Público na parte inferior do traçado da avenida.

A Alameda dos Oceanos tem sempre alinhamentos simples laterais de azinheiras que são complementados com variações, particularmente na partição central, conformando assim os alinhamentos complexos que determinam a sua tipificação. Assim, os alinhamentos laterais de azinheiras existem associados a alinhamentos laterais de tílias no troço compreendido entre a Torre Galp e o Cabeço das Rolas; acompanham uma plataforma central com alinhamentos de carvalhos dos pântanos, pontuados por eritrinas, no troço compreendido entre o Cabeço das Rolas e o Pavilhão de Portugal, onde começam a existir canteiros elevados em relação ao passeio pedonal com espécies diversas, em especial ciprestes; e, para norte do Pavilhão de Portugal, a composição do espaço é centrada nos planos de água e fontes da plataforma central, autonomizada das faixas de rodagem pela sua altura e canteiros elevados, que são acompanhados por espécies diversas, nomeadamente eritrinas e diferentes carvalhos. O fecho desta composição espacial fortemente caracterizada pela complexidade da arborização é marcado por quatro alinhamentos de carvalho-alvarinho, onde antes existia a Porta Norte da Exposição Internacional de Lisboa.¹⁰¹

627

Apesar da sua abertura distar mais de um século no tempo e apresentarem formalizações bastante distintas, tipologicamente recorrem ao mesmo tipo de arborização em alinhamento complexo como meio de reforçar o papel principal que desempenham enquanto elementos estruturadores do crescimento de uma nova área urbana da cidade e mesmo de espaços simbólicos de representação da sociedade.

Conjuntos de arborização em massa

Encontram-se alguns casos de conjuntos de **arborização em massa** em ruas de Lisboa em que a arborização não é feita de modo singular nem chega a constituir um alinhamento como por exemplo na Travessa das Mónicas, na Graça, ou no extremo da Rua da Boavista junto ao Largo do Conde Barão. Em qualquer dos casos, são locais pontuais, relativamente contidos, de alargamento da rua que, talvez por isso mesmo, têm capacidade para acolher a plantação destes elementos arbóreos. A excepcionalidade destes conjuntos

¹⁰¹ http://www.portaldasnacoes.pt/item/alameda-dos-oceanos/?category_id=266 consultado em Agosto de 2013.

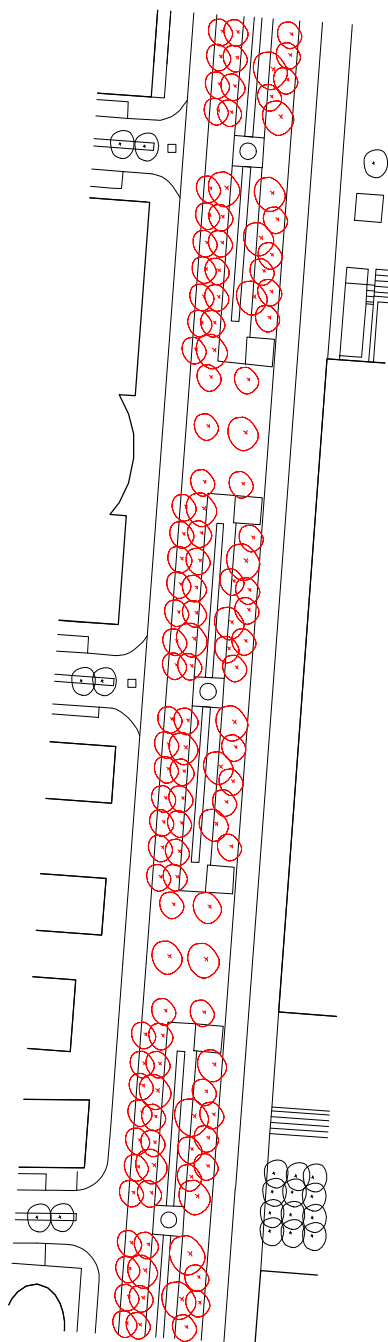
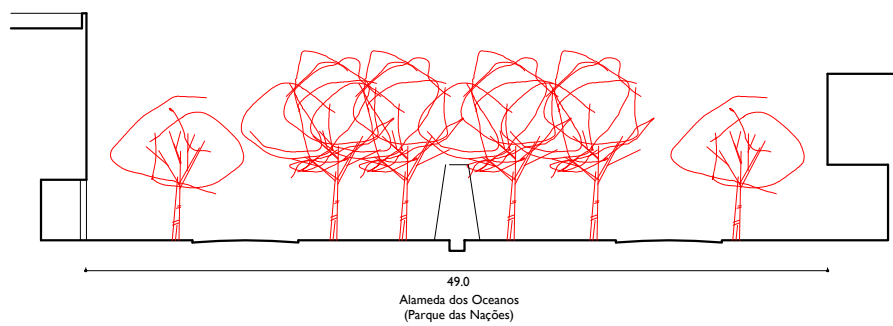


fig. 10.37 • Os elementos de composição da partição. A arborização da rua. Alinhamentos complexos ou botânicos. Alameda dos Oceanos.
a) Planta (1:2.000) e secção transversal (1:500).

de arborização no todo do percurso da rua, e mesmo no contexto urbano em que se situam, dota-os de uma capacidade semelhante ao dos elementos singulares e confere-lhes uma identidade própria. Contribuem assim para a especificidade do lugar na imagem da cidade e chegam a constituir focos do traçado das ruas.

Na parte central da cidade de Lisboa este tipo de arborização é mais raro nas ruas e mais comum nos espaços públicos excepcionais e ajardinados da cidade, sejam estes praças, largos, miradouros ou jardins, constituindo muitas vezes espaços que limitam lateralmente uma rua ou podem ser considerados um alargamento da mesma. Em qualquer destes casos, um dos lados da rua pode ser definido por estes conjuntos de arborização em massa. Por exemplo, o caso da Rua da Estrela, cujo lado nascente é constituído pelo Jardim da Estrela ou da Rua Marquês de Sá da Bandeira, que acompanha pelo lado nascente o limite exterior dos jardins da Fundação Calouste Gulbenkian.

Pelo contrário, fora da parte central da cidade, em áreas da cidade configuradas ao longo das décadas de 1960, 1970 e mesmo em algumas realizações da década de 1980, após ter sido integrada plenamente na concepção da cidade de Lisboa a decomposição formal impressa pelos ideais da cidade moderna, é relativamente comum encontrar estas “*estruturas verdes dispersas em áreas urbanas*”¹⁰² definidas por Carlos Dias Coelho e João Pedro Costa como “*áreas verdes integradas com as estruturas urbanas concebidas de modo autónomo, definindo um verde contínuo, no qual estão integrados os outros elementos morfológicos - edifícios, vias, etc.*”¹⁰³

629

Em Lisboa, uma das primeiras realizações de arranjos urbanos de espaços públicos em que as árvores não foram dispostas como elementos singulares ou alinhadas, excluindo os jardins de bairro, foram os espaços entre as bandas de habitação do Bairro das Estacas e também ao longo da Avenida dos Estados Unidos da América, ambos na década de 1950.¹⁰⁴ A arborização desses espaços do Bairro de Alvalade contempla desde a origem a existência de conjuntos de arborização em massa que se distanciam da imagem formal dos alinhamentos de árvores que caracterizou a introdução de arborização nas ruas da cidade nos cerca de cem anos anteriores.

Apesar de não entendermos os espaços entre os edifícios do Bairro das Estacas como ruas, a sua arborização tem um papel de suporte da definição do limite sul da Rua Antero de Figueiredo, ao contrário da arborização dos espaços entre as bandas habitacionais da Avenida dos Estados Unidos da América que, por ser mais rarefeita, não contribui para a individualização destes espaços em relação ao canal principal da avenida, antes os torna apêndices da própria avenida.

¹⁰² DIAS COELHO, Carlos e COSTA, João Pedro, “As Estruturas Verdes como elemento da estrutura Urbana: Tipologias de Espaços Verdes em Lisboa e a sua aplicação no planeamento urbanístico” in *Ar – Cadernos da FA / UTL*, nº 1, Dezembro de 2001. pp.16-23.

¹⁰³ DIAS COELHO, Carlos e COSTA, João Pedro, “As Estruturas Verdes como elemento da estrutura Urbana: Tipologias de Espaços Verdes em Lisboa e a sua aplicação no planeamento urbanístico” in *Ar – Cadernos da FA / UTL*, nº 1, Dezembro de 2001. pp.16-23.

¹⁰⁴ COSTA, João Pedro, *O Bairro de Alvalade. Um paradigma no urbanismo português*, Livros Horizonte, Lisboa, 2002. pp. 99-103, 106-117.

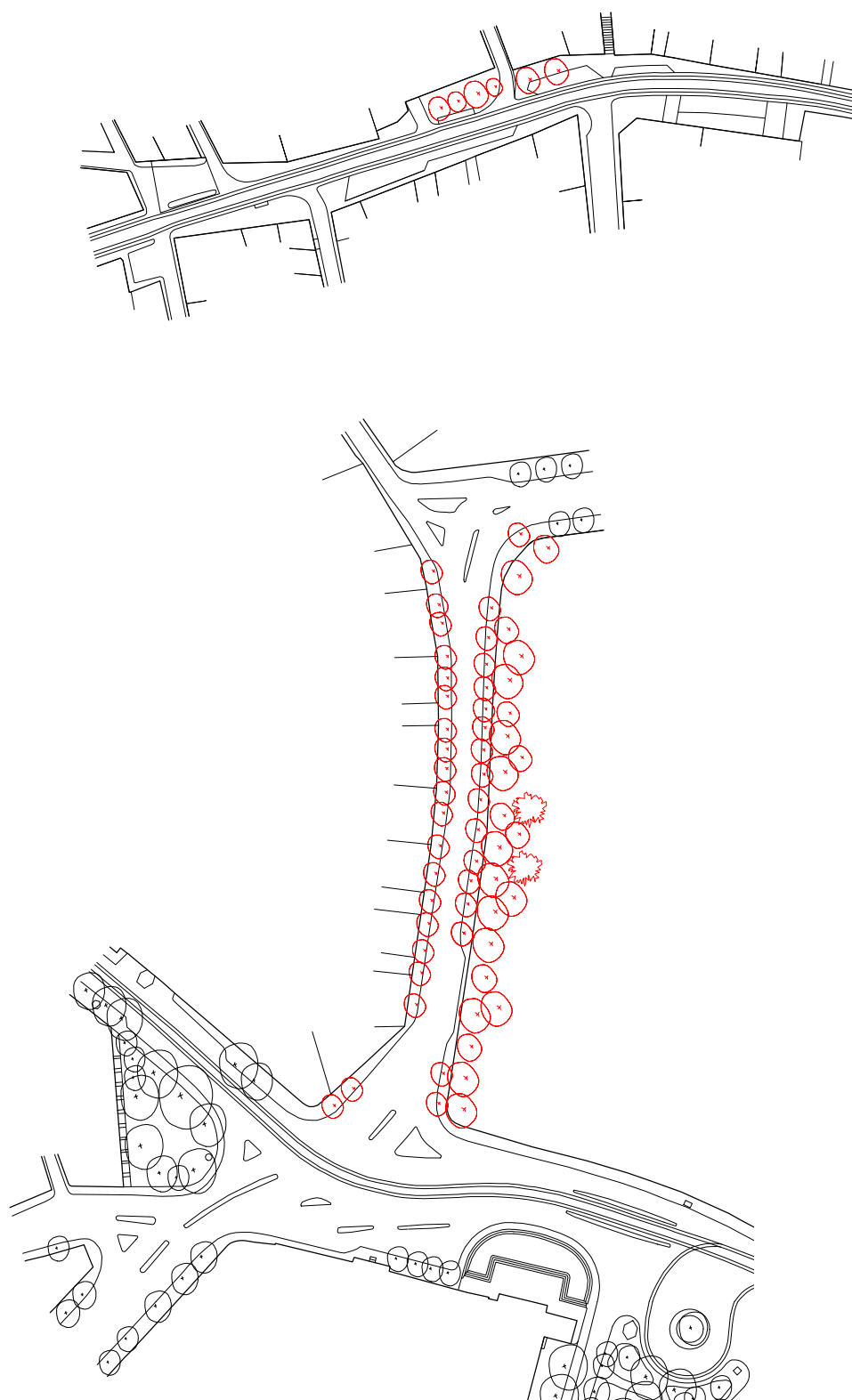
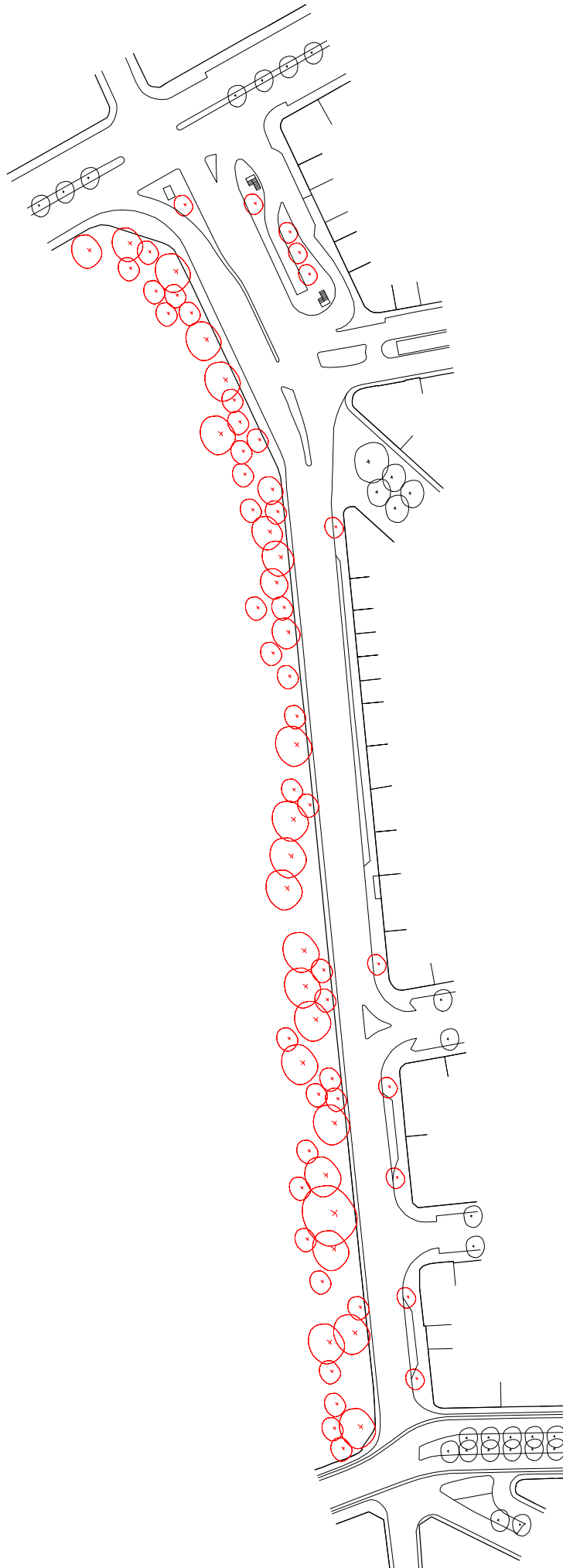


fig. 10.38 ● Os elementos de composição da partição. A arborização da rua. Conjuntos de arborização em massa.

a) Rua da Boavista. Planta (1:2.000).

b) Rua da Estrela. Planta (1:2.000).

c) Rua Marquês de Sá da Bandeira. Planta (1:2.000).



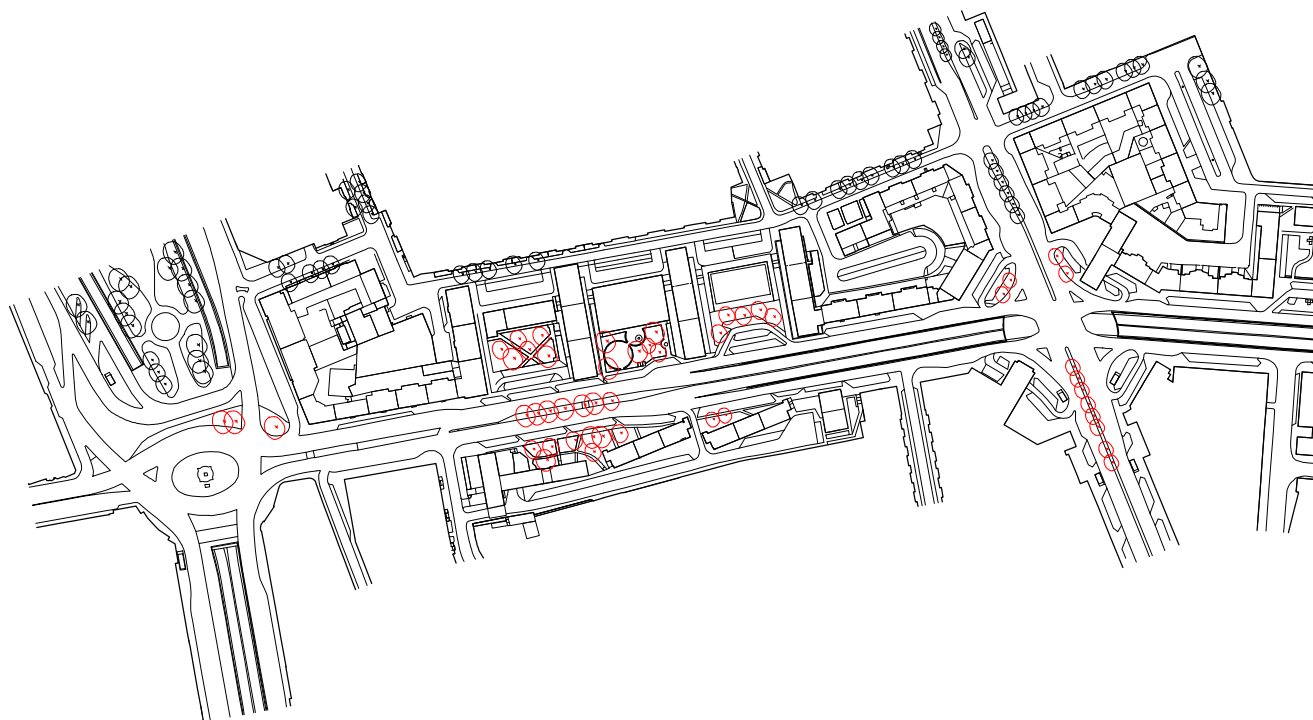
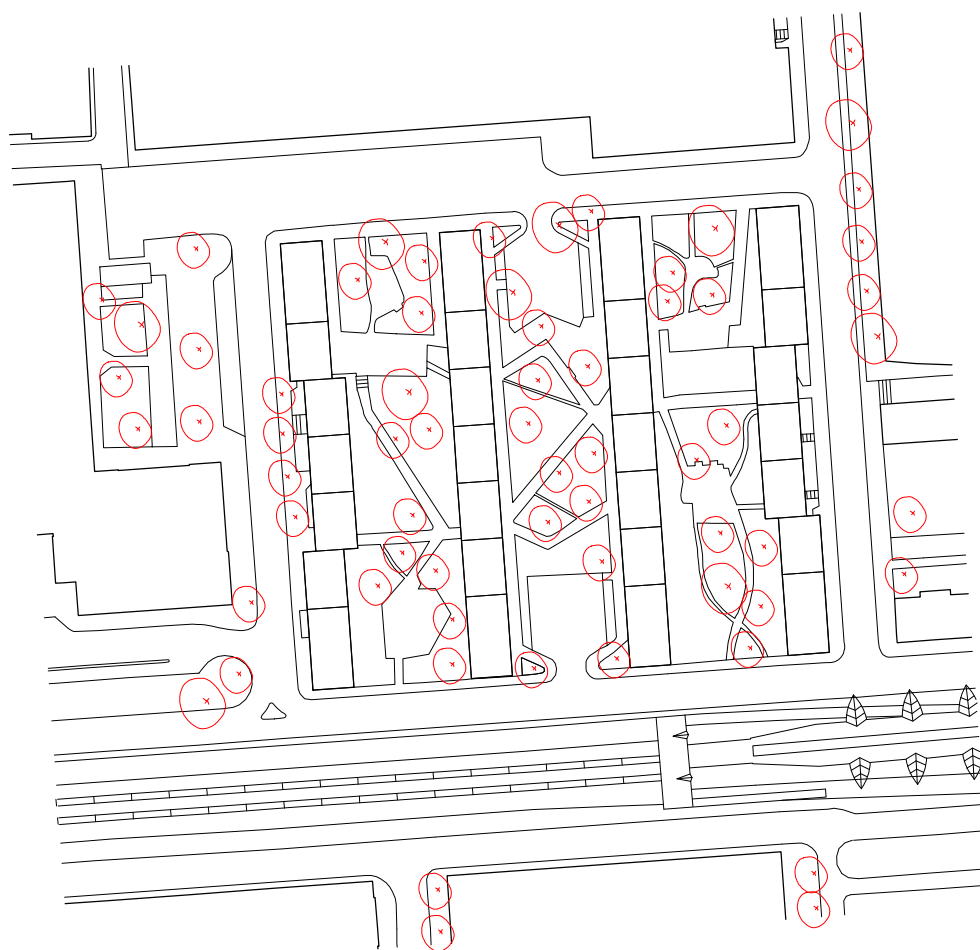
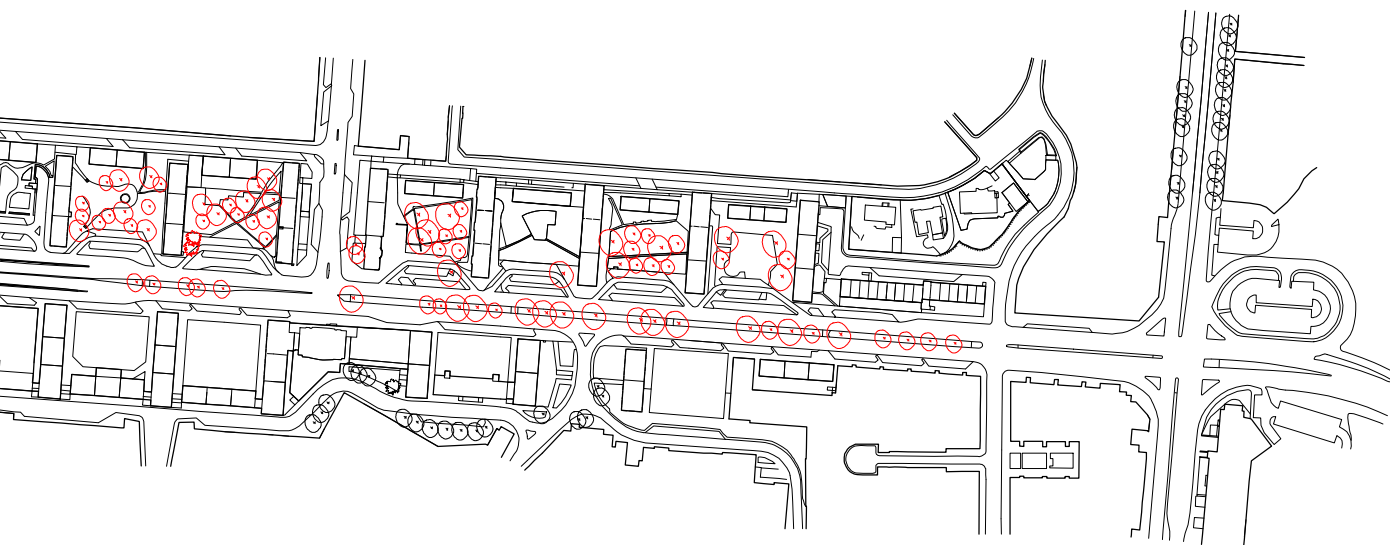


fig. 10.39 • Os elementos de composição da partição. A arborização da rua. Conjuntos de arborização em massa.

a) Avenida dos Estados Unidos da América. Planta (1:5.000).

b) Bairro das Estacas. Planta (1:2.000).

c) Fotografia de um espaço entre as bandas do Bairro das Estacas. Arquivo Fotográfico Municipal, cota: PT/AMLSB/SER/S01011.



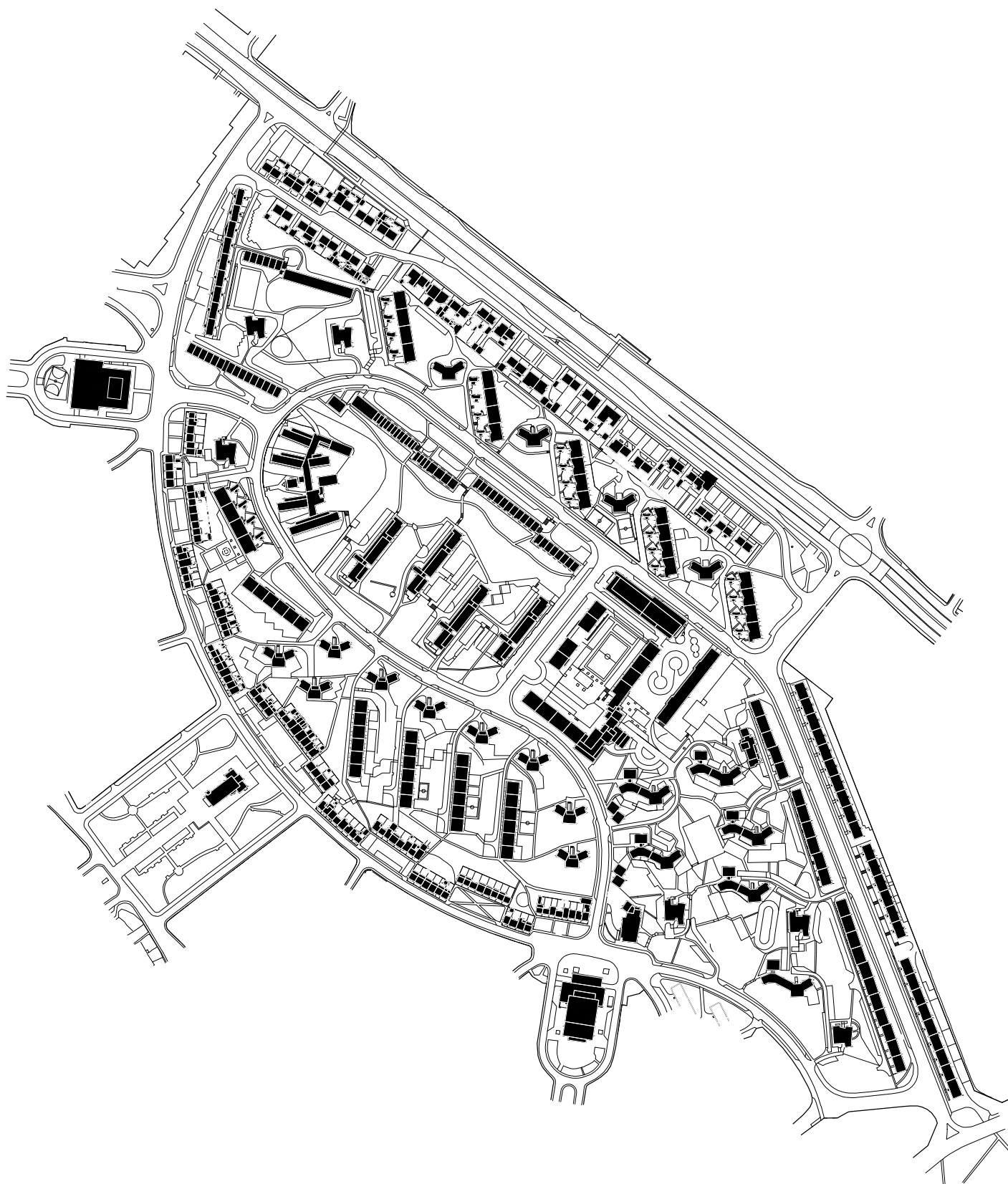


fig. 10.40 • Os elementos de composição da partição. A arborização da rua. Conjuntos de arborização em massa. Olivais Norte.

a) Tecido urbano sem arborização (1:5.000).

b) Tecido urbano com arborização (1:5.000).



Nas realizações das décadas seguintes, se reconhecermos em extremo¹⁰⁵ a existência de ruas nos bairros dos Olivais, tanto Norte como Sul, é apenas devido ao papel essencial da arborização que conforma o espaço dos canais de circulação. A vegetação que aí se encontra insere-se também neste tipo de conjuntos de arborização, concebidos de modo a reproduzir “*espaços naturais*”. Nas partes da cidade cujo modelo urbano de base prevê a independência das estruturas funcionais da cidade - nomeadamente através da disposição livre do edificado, com composições quase abstractas, e da separação das circulações pedonais e viárias - é devido aos espaços vazios configurados por essas massas de arborização que se reconhece alguma configuração urbana legível. A confirmação do papel essencial da arborização na legibilidade dos espaços destes conjuntos urbanos pode ser feita através de uma comparação simples: veja-se como antes da arborização atingir a maturidade, estes mesmos espaços tinham menos contenção e definição espacial que actualmente.

Por outro lado, este tipo de arborização é essencial, por exemplo, na definição dos corredores dos caminhos e percursos que atravessam o Parque Florestal de Monsanto. Apesar destes elementos lineares se afastarem da nossa definição de rua, uma vez que não constituem suporte de edificado, e aproximam-se da definição de “*parkway*”,¹⁰⁶ podemos aprender a partir da conformação de um espaço feita apenas com elementos vegetais como é o caso.

O alinhamento conseguido através do forte contraste entre o cheio das massas de arborização do parque e o vazio dos caminhos e percursos, como ruas de uma cidade, e dos cruzamentos, clareiras que cumprem o papel de largos e praças, associado à diferença de pavimento da superfície de rodagem automóvel para a restante superfície de solo, é suficiente para possibilitar uma leitura clara entre os diferentes espaços e permitir a orientação na sucessão de percursos que se apresentam como principais ou secundários.

Considerações sobre a arborização da rua

Nos diversos sistemas de composição que identificámos e tipificámos podemos distinguir entre os alinhamentos e aqueles que pretendem ter uma aparência mais próxima da natureza - os conjuntos de arborização - no entanto, apesar da introdução de árvores na cidade constituir sempre um exercício de domesticação da natureza, significa muito mais do que a simples introdução de um elemento natural no meio urbano.¹⁰⁷

¹⁰⁵ Na verdade, de acordo com o critério que estabelecemos para o reconhecimento de um espaço como uma rua - um espaço público linear que duplamente cumpre a função de itinerário e suporte de edificação - dificilmente podemos considerar muitos destes espaços como ruas. Aliás, o modelo de cidade moderna na raiz destas realizações urbanas nega a existência da rua tradicional enquanto elemento da configuração morfológica da cidade.

¹⁰⁶ Utilizamos aqui a palavra *parkway* não no sentido original de *avenida de ligação ao parque*, e eventualmente de *avenida-parque*, a partir da cidade e atravessando os subúrbios, com as pretensões sociais e urbanas pretendido por Olmsted, mas sim no que se foi tornando: uma *via dedicada principalmente ao trânsito automóvel enquadrada por elementos vegetais e que atravessa um lugar com características paisagísticas mais ou menos notáveis*. Cf. WERQUIN, Ann Carol; DEMANGEON, Alain, “La parkway. L’ambition des promenades urbaines tracées à l’infini” in GOURDON, Jean-Loup (conduction), *Boulevards, rondas, parkways... des concepts de voies urbaines*, Centre d’études sur les réseaux, les transports, l’urbanisme et les constructions publiques, Éditions Lavoisier Diffusion, 1998.

¹⁰⁷ O debate, teórico e prático, que opôs a composição dos jardins ditos “à francesa” e “à inglesa” e perdura desde o século XVII, foi também

As árvores têm a capacidade de, mesmo quando as margens edificadas da rua são irregulares ou inexistentes, introduzir uma ordem de alinhamento através da regularidade e densidade da arborização que passa a definir o espaço linear da rua, substituindo as margens edificadas.

Tanto nas agregações de vários elementos como quando estão isoladas, as árvores constituem estruturas de sombreamento que temperam o clima da cidade, particularmente as folhagens caducas que permitem um sombreamento sazonal ao permitirem a passagem de mais sol no Inverno e conferirem maior protecção no Verão.

Apesar de estar tradicionalmente associada a espaços principais, ou pelo menos a espaços de hierarquia superior num determinado contexto urbano, as árvores podem existir em elementos secundários da estrutura de espaços públicos da cidade, o que reforça a versatilidade da sua utilização enquanto elemento de composição do espaço urbano, tanto quanto os elementos de composição inertes. Mas uma característica é comum a todas as árvores e suas formas de agregação: a contribuição para a criação de um carácter específico, singular e irrepetível, dos espaços onde existem.

637

10.3. Os elementos de apropriação da partição e a permeabilidade entre o espaço público e o espaço privado

Ao longo do trabalho temos por vezes afluído a questão da utilização do espaço da rua. Apesar disso, parece-nos importante, neste capítulo dedicado à partição da rua, abordar o tema específico da apropriação da rua, portanto das suas partições, particularmente a partir da questão da **permeabilidade entre o espaço público e o espaço privado**.

A pertinência deste tema baseia-se no próprio entendimento da **rua** enquanto **espaço partilhado por todos** e, como tal, **espaço de trocas** privilegiado no contexto da cidade. Estas trocas que existem no espaço da rua têm muitas vezes expressões físicas que as facilitam, ou seja, existem elementos que acolhem e potenciam as trocas entre a esfera pública e privada da cidade.

Assim, partimos da identificação e caracterização destes elementos que existem no espaço da rua para tipificar **os tipos de apropriação do espaço público pelo privado e do espaço privado pelo público**.

transportado para as ruas da cidade, gerando famílias distintas de projectos suportados e representados por grandes realizações tanto numa como noutra postura perante a composição vegetal. Assim, os princípios da composição vegetal regular “*apoiam-se sobre uma trama geométrica de alinhamentos plantados que orientam, ordenam e hierarquizam o espaço urbano.*” enquanto os princípios de composição irregular “*visam essencialmente a introdução de uma certa ideia de natureza na cidade e a colocar em cena os elementos mais capazes de a evocar segundo os modelos culturais em vigor.*” in STEFULESCO, Caroline, *Urbanisme Végétal*, IDF/Diffusion Lavoisier, Paris, 1993, p. 225, 232. Assim, enquanto o primeiro coloca em evidência a forma da cidade e os seus alinhamentos, reforçando elementos monumentais e criando perspectivas axiais, o segundo esforça-se por diluir edifícios e vistas axiais enquanto valoriza elementos naturais e paisagísticos, como rios, lagos, clareiras ou árvores excepcionais e mesmo enquadramentos de paisagens próximas e afastadas, criando múltiplas imagens distintas para quem percorre o espaço.

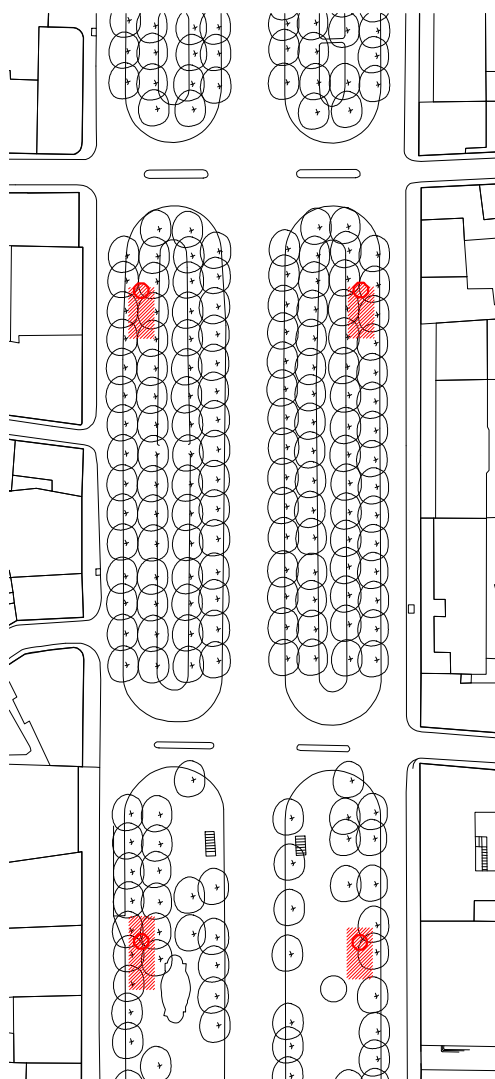
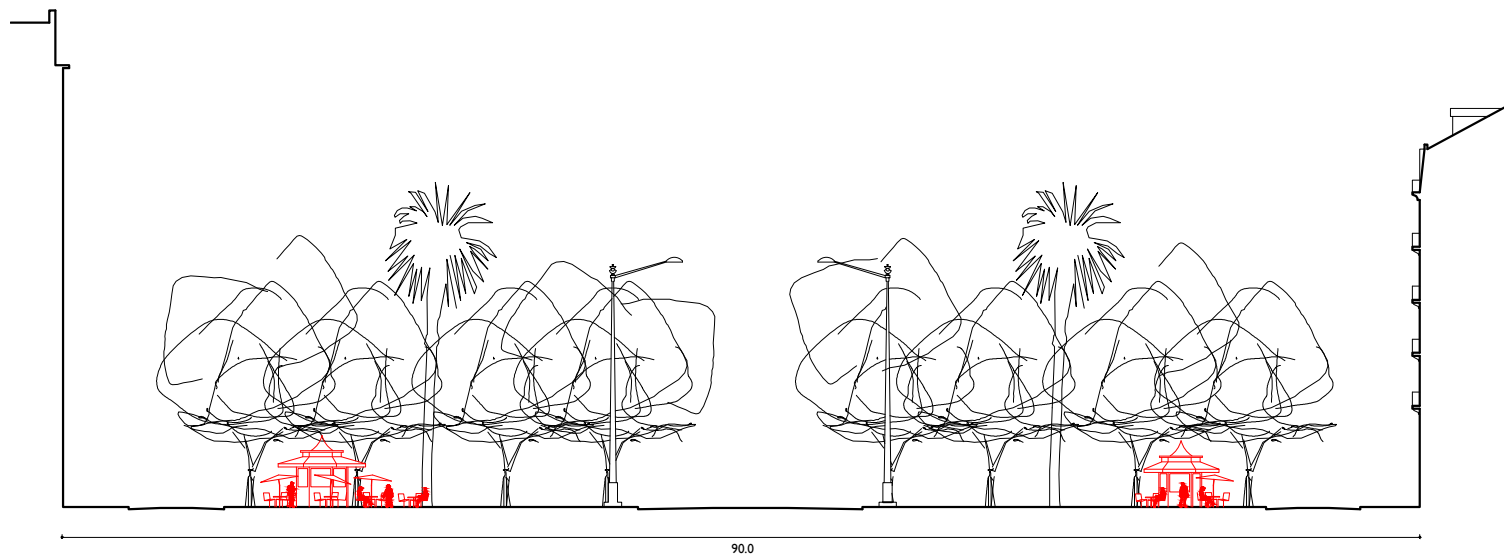


fig. 10.41 • Os elementos de composição da partição. A apropriação do público pelo privado. Quiosques e bancas. Avenida da Liberdade.

a) Secção transversal com quiosques e esplanadas. (1:500).

b) Planta com quiosques e esplanadas. (1:2.000).

10.3.1. A apropriação do público pelo privado

Quando nos referimos aos elementos de apropriação do espaço público pelo privado estamos a incluir todos os elementos privados que colonizam o espaço público da rua, particularmente os elementos ligados a usos comerciais que potenciam a utilização do espaço da rua e também as trocas entre o exterior e o interior dos edifícios.

A maior parte destes elementos podem incluir-se numa grande categoria habitualmente nomeada como *mobiliário urbano*. Interessa-nos, no entanto, mais do que inventariar o mobiliário urbano e a sua distribuição no espaço da rua, reflectir a propósito do potencial que alguns destes elementos têm na construção da rua enquanto lugar de estadia e trocas. Até porque, como afirma Michel Corajoud: “*Para mim, o melhor mobiliário urbano, é aquele que não existe.*”¹⁰⁸ Naturalmente, esta afirmação não defende que a rua deixe de comportar os serviços que acolhe contemporaneamente ou que deixe de ser equipada e infraestruturada, trata-se antes de sublinhar que o desenho de projecto da rua deve incluir o projecto do seu equipamento, através da sua conformação e partição específica, e não estar dependente exclusivamente da colocação arbitrária de elementos de mobiliário urbano standardizado.

639

Assim, mais do que um catálogo de *móveis de rua*,¹⁰⁹ trata-se neste caso de caracterizar o papel de **elementos específicos da esfera privada no contexto da apropriação do espaço público**, ou seja, dos elementos que transportam as actividades que normalmente se desenrolam nas parcelas privadas para o espaço da rua, nomeadamente **quiosques, esplanadas e escaparates**. De certa maneira, estes são elementos que contribuem para construir o carácter de lugar público na rua do modo que é entendido em *Domesticar la calle* (Proyecto Rehabitar).¹¹⁰

Quiosques e bancas

Na cidade de Lisboa os **quiosques de venda de comida e bebida** localizam-se comumente em espaços públicos de excepção como praças, largos, jardins ou miradouros. A sua importância como elementos dinamizadores da vida urbana desses espaços é amplamente reconhecida, veja-se como exemplo a recente reintrodução em funcionamento de um conjunto alargado de quiosques lisboetas que pontuam espaços como o Largo de Camões, a Praça das Flores, o Jardim do Príncipe Real, o Parque Eduardo VII ou o Cam-

¹⁰⁸ CORAJOUD, Michel in Texier, Simon (direction), *Voies Publiques, histoire & pratiques de l'espace public à Paris*, Éditions du Pavillon de l'Arsenal + Éditions A. & J. Picard, Paris, 2006.

¹⁰⁹ “A menudo se identifica con este nombre todos los elementos urbanos que podemos encontrar en la calle. A pesar de ello son bastante menos los que consideramos propiamente como “muebles” urbanos. La palabra mueble y el concepto de amueblar, claramente extraídos del ámbito doméstico (...) aquellos elementos pioneros que aparecían al mismo tiempo que se empezaba a proyectar el espacio público, entendido como espacio de relación dotado de servicios para el ciudadano.” in AAVV, *La U urbana, el libro blanco de las calles de Barcelona*, FAD, Barcelona, 2009 (2005), p. 209.

¹¹⁰ A instalação “ReHabitat 3+4: domesticar la calle”, agrupou os capítulos terceiro e quarto dos nove que compreendem a série criada pelo grupo de investigação HABITAR da Universidad Politécnica de Cataluña coordenado por Xavier Montey. ‘ReHabitat la calle’ e ‘ReHabitat las plantas bajas’ concentram-se em actuações de recuperação e revitalização ao nível do espaço da rua, tanto no espaço público como privado, e na dissolução dos limites entre ambos. Todos os nove capítulos foram publicados em: Grupo de Investigación HABITAR (X. Montey; M. Mària; P. Fuertes; A. Puigianer; R. Sauquet; C. Marcos; E. Callís; C. Fernández), *Rehabitar en nueve episodios*, libro recopilatorio, Gobierno de España, Universitat Politècnica de Catalunya, Lampreave, Madrid, 2012.

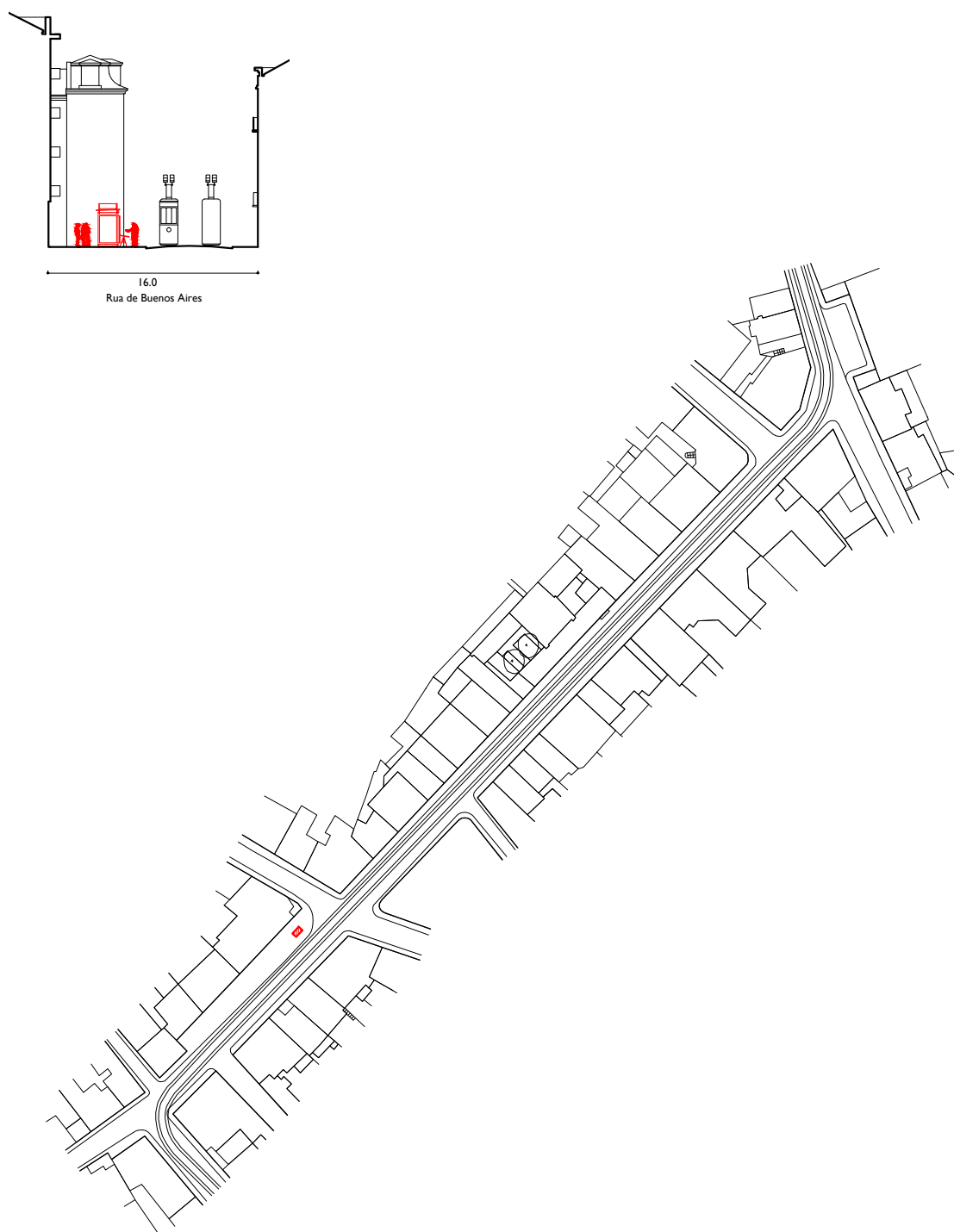


fig. 10.42 • Os elementos de composição da partição. A apropriação do público pelo privado. Quiosques e bancas. Rua de Buenos Aires.

a) Secção transversal com o quiosque de jornais e revistas. (1:500).

b) Planta com o quiosque. (1:2.000).

po de Santa Clara e o efeito que tiveram na apropriação da sua envolvente pelos utilizadores da cidade, quer tenham mais ou menos lugares sentados. Esta recente operação veio tentar reconstituir uma rede de quiosques que se estabeleceu a partir da segunda metade do século XIX, associada ao aformoseamento dos principais espaços da cidade, conferindo maior sentido e complementando aqueles que se mantiveram e os poucos que foram introduzidos nas últimas décadas do século XX em locais como o Jardim de Santos ou o Miradouro da Graça.

Este último pode mesmo ser tomado como caso de estudo do papel destes elementos na apropriação do espaço pelos habitantes e visitantes da cidade. Compare-se para isso a maior frequência e estadia de pessoas no Miradouro da Graça relativamente ao vizinho Miradouro da Senhora do Monte. Apesar da acessibilidade mais directa que existe ao primeiro e da vista mais ampla sobre a cidade que existe no segundo, o quiosque e a esplanada são os factores determinantes para a apropriação do espaço junto à igreja e ao convento da Graça.

641

Actualmente este tipo de quiosques distribui-se maioritariamente por uma área central da cidade compreendida entre o Jardim da Parada e o Campo de Santa Clara e desde a Ribeira das Naus até ao Campo Pequeno. No entanto, relativamente à presença de quiosques de comida e bebida nas ruas, não apenas mas também pela necessidade de espaço para estender uma esplanada, esta concentra-se sobretudo na Avenida da Liberdade, onde cinco quiosques com esplanadas se distribuem ao longo do traçado da avenida entre a Praça dos Restauradores e a Praça Marquês de Pombal.

Para além destes quiosques, existem os **quiosques ou bancas** que albergam **vendas de jornais e revistas** e, em menor número, **floristas**, vendas de **recordações turísticas** e de **jogos de azar** e ainda uma **agência de bilhetes de espectáculos** e **lojas de alfarrabistas**. Caixas que se abrem durante períodos limitados ao longo do dia para expor e vender os produtos que contêm no seu interior.

Estes elementos podem também localizar-se em espaços públicos de excepção e algumas vezes pontuam ruas, particularmente as esquinas de ruas estruturantes dos movimentos quotidianos no contexto da cidade, como a banca de jornais e outros artigos da Avenida 24 de Julho em frente à Estação Ferroviária e de Metro do Cais do Sodré, ou de cada bairro, como a banca de jornais e revistas da esquina da Rua de Buenos Aires com a Rua de Santana à Lapa. Apesar de ser comum a existência isolada destes elementos, existem por vezes ruas com mais do que um quiosque ou banca, particularmente na Baixa, na Rua de Santa Justa e na Rua de São Nicolau com dois em cada uma das ruas ou a Rua da Vitória em que existem três.¹¹¹

Estes elementos acabam por ter uma acção complementar e sinérgica com outros estabelecimentos comerciais próximos. Podemos tomar como exemplo a relação que se estabelece entre a banca de jornais que referimos da esquina da Rua de Buenos Aires com a Rua de Santana à Lapa e as pastelarias e restaurante que se localizam num raio de 50 metros. Quem aí toma o café ou uma refeição passa pela banca e

¹¹¹ Conforme o *Levantamento dos Quiosques e Bancas da Baixa e Chiado* elaborado pelo Gabinete de Estudo Olisiponenses em Outubro de 2010.



fig. 10.43 • Os elementos de composição da partição. A apropriação do público pelo privado. Esplanadas. Rua de São Nicolau. Planta (1:2.000) e secções transversais com os quiosques e esplanadas. (1:500).

fig. 10.44 • Os elementos de composição da partição. A apropriação do público pelo privado. Esplanadas. Calçada do Duque. Planta (1:2.000) e secção transversal com as esplanadas. (1:500).

torna-se um potencial comprador dos jornais e revistas que depois lê enquanto está na mesa ou balcão da pastelaria. Todas estas acções têm expressão física na apropriação e uso do espaço da rua que seria seguramente distinto e menos rico se não existisse a banca de jornais e revistas.

Esplanadas

Um outro elemento importante na colonização privada do espaço público é a **esplanada**: mesas e cadeiras que se estendem sobre a plataforma pedonal do chão da rua, por vezes na sombra de chapéus de sol ou toldos, e que podem, em alguns casos, ser elementos perenes que se eternizam no espaço com paredes e coberturas fixas que as limitam. Estas ocupações não são livres e todas as esplanadas em Lisboa estão sujeitas a aprovação camarária e têm de pagar uma taxa municipal entendida como um aluguer do espaço público que reverte a favor do orçamento do município.

Como é óbvio, a dimensão da plataforma pedonal condiciona a dimensão da esplanada, no entanto, até em passeios relativamente estreitos existem esplanadas. Nesses casos, a dimensão da plataforma pedonal subtraída da largura necessária à passagem de peões é a largura máxima que a esplanada pode ocupar.

643

Deste modo, em ruas exclusivamente pedonais, como a Calçada do Duque, a Rua Augusta, a parte poente da Rua Garrett antes de chegar ao Largo do Chiado, a Rua da Pimenta ou a Doca de Santo Amaro, as esplanadas podem estender-se por forma a ocuparem quase toda a largura da rua. A partir destes exemplos, podemos ter uma amostra da diversidade de disposições que as esplanadas podem ter relativamente ao espaço da rua e aos estabelecimentos a que pertencem. Assim, se na Rua Augusta e na Rua Garrett as esplanadas se dispõem no centro da rua; deixando as margens junto às montras das lojas para a circulação pedonal, na Rua da Pimenta ocupam a parte junto aos bares e restaurantes; e na Doca de Santo Amaro libertam um corredor central para a circulação pedonal que marginam de ambos os lados, com mais expressão no lado da marina.

Esta ocupação maioritária do espaço da rua não pode ocorrer por norma naquelas em que o espaço é partilhado entre plataformas pedonais e viárias, particularmente nas que os passeios pedonais são mais limitados. Nestas, a esplanada pode apenas ocupar uma fracção desse espaço, como é o caso da esplanada da pastelaria/leitaria *Saudade* na Rua João de Deus, junto à Basílica da Estrela. A esplanada deixa livre para a passagem de peões cerca de um metro no passeio que ocupa e o outro passeio de três metros, ou seja, ocupa 1/3 do espaço pedonal da rua, que corresponde a cerca de 1/6 da sua largura total.

Em ruas mais largas e com passeios pedonais mais generosos assiste-se por vezes à sedimentação das apropriações privadas do espaço público associadas à existência de esplanadas. Um exemplo muito claro deste tipo de ocupação ocorre na Avenida da Igreja, em Alvalade, em que a construção de “envelopes” para as esplanadas com estruturas autoportantes mais ou menos fixas ocupam uma largura de aproximadamente três metros, quase metade do passeio lateral, o que corresponde a 1/10 da largura total da rua.

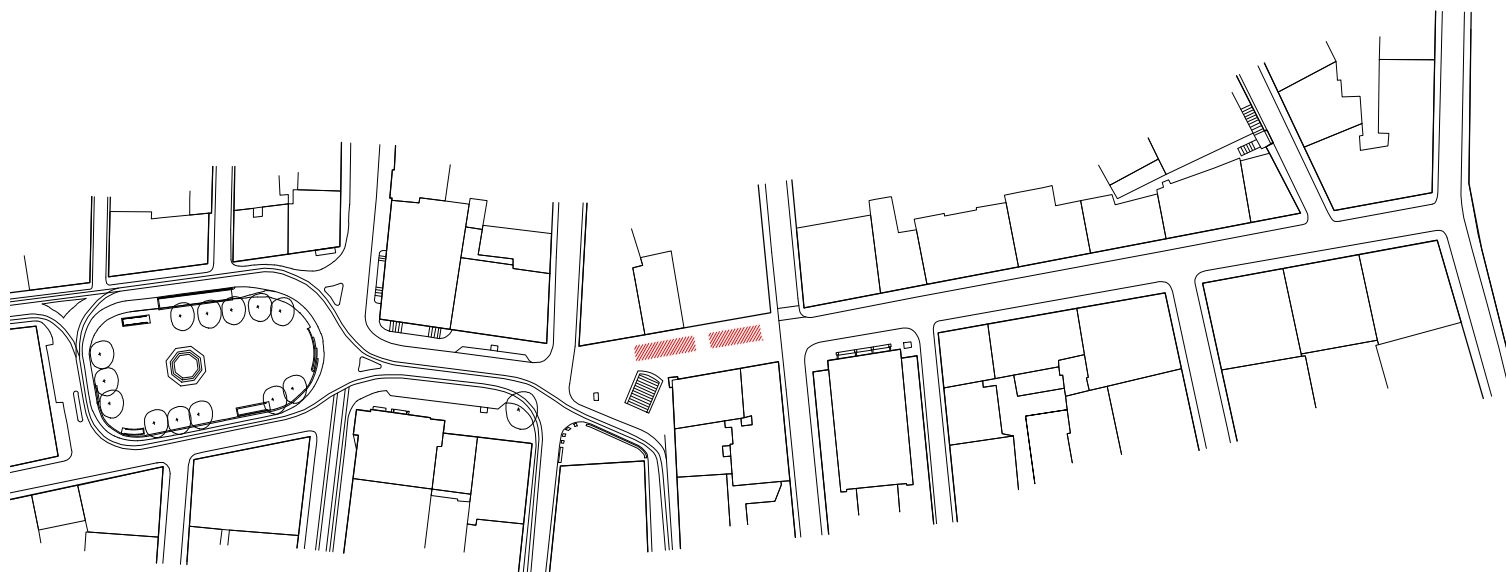
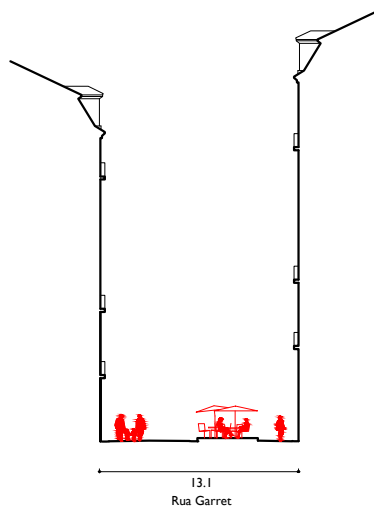
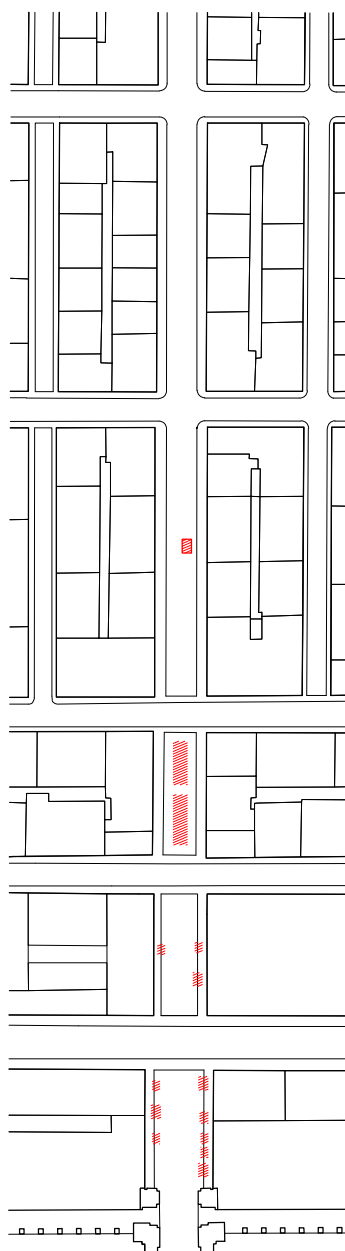
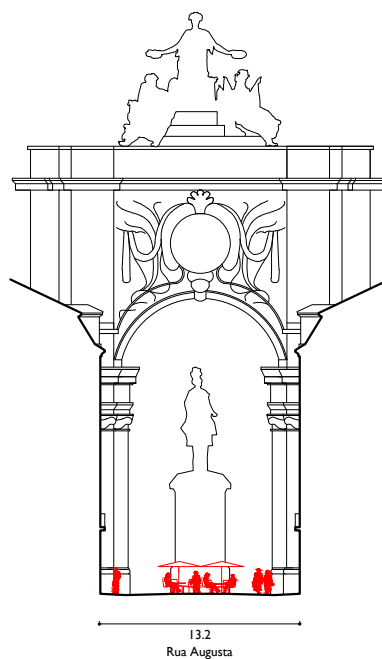


fig. 10.45 • Os elementos de composição da partição. A apropriação do público pelo privado. Esplanadas. Rua Garret. Planta (1:2.000) e secção transversal com as esplanadas. (1:500).

fig. 10.46 • Os elementos de composição da partição. A apropriação do público pelo privado. Esplanadas. Rua Augusta. Planta (1:2.000) e secção transversal com os quiosques e esplanadas. (1:500).



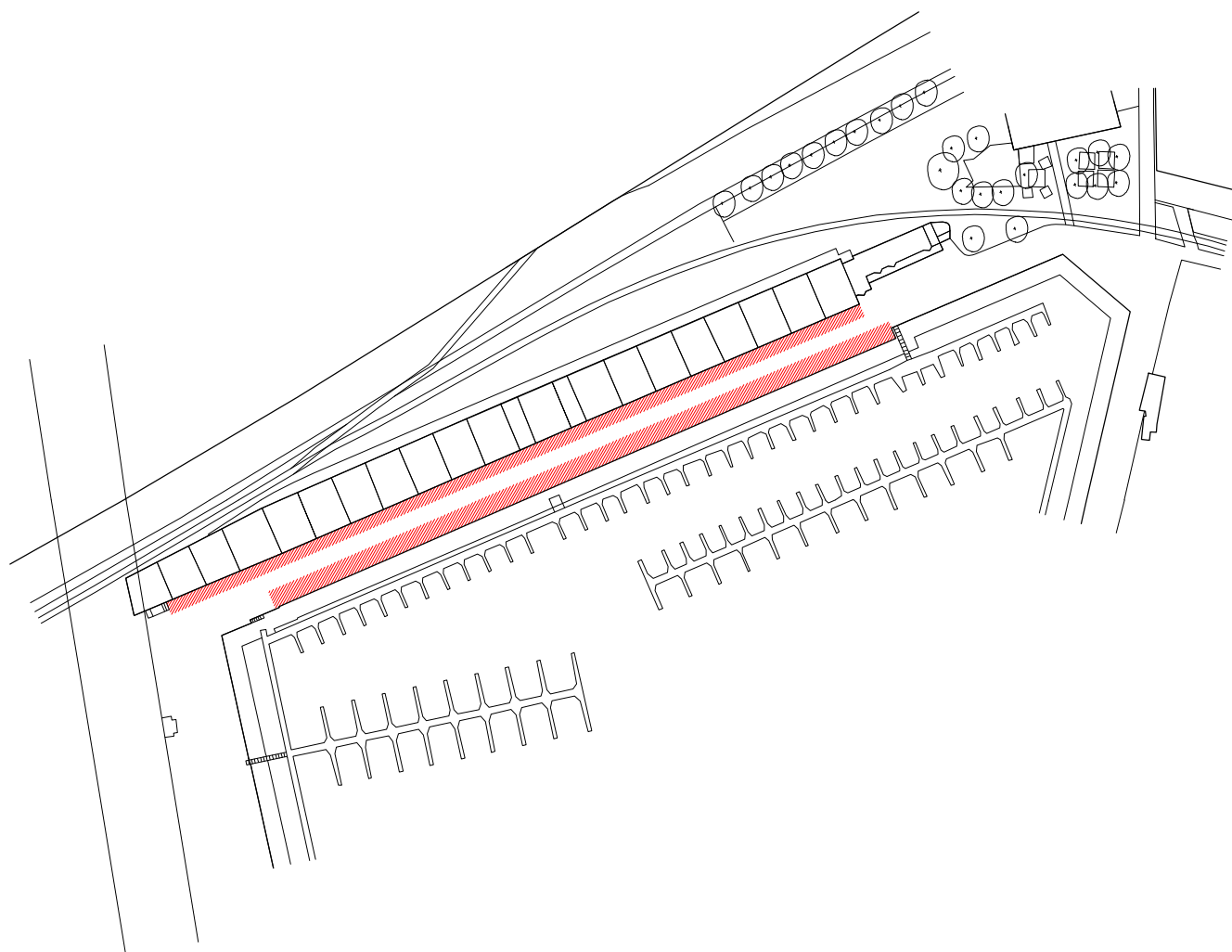
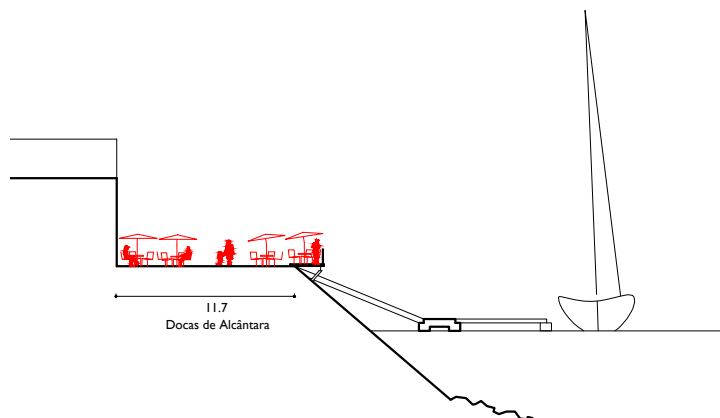
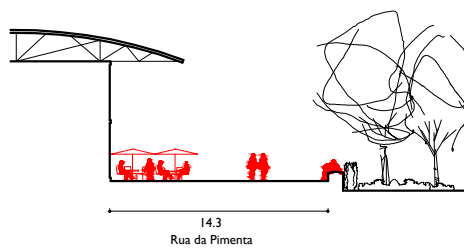
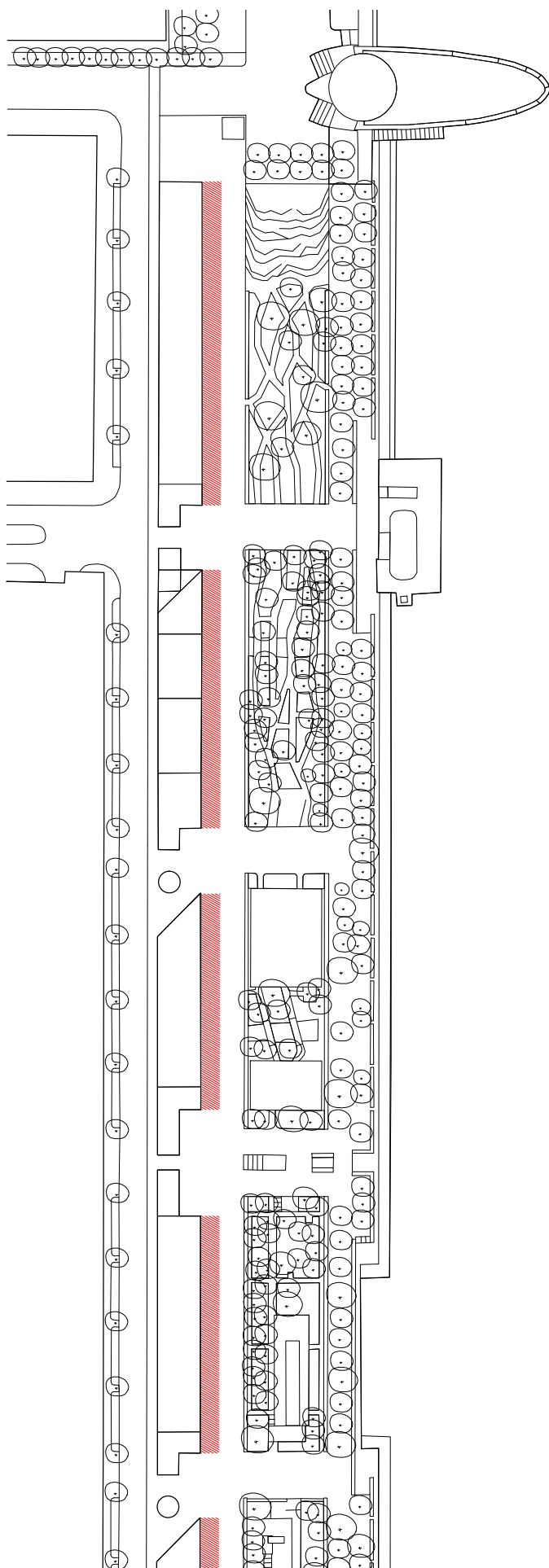


fig. 10.47 • Os elementos de composição da partição. A apropriação do público pelo privado. Esplanadas. Doca de Santo Amaro. Planta (1:2.000) e secção transversal com as esplanadas. (1:500).

fig. 10.48 • Os elementos de composição da partição. A apropriação do público pelo privado. Esplanadas. Rua da Pimenta. Planta (1:2.000) e secção transversal com as esplanadas. (1:500).



14.3
Rua da Pimenta

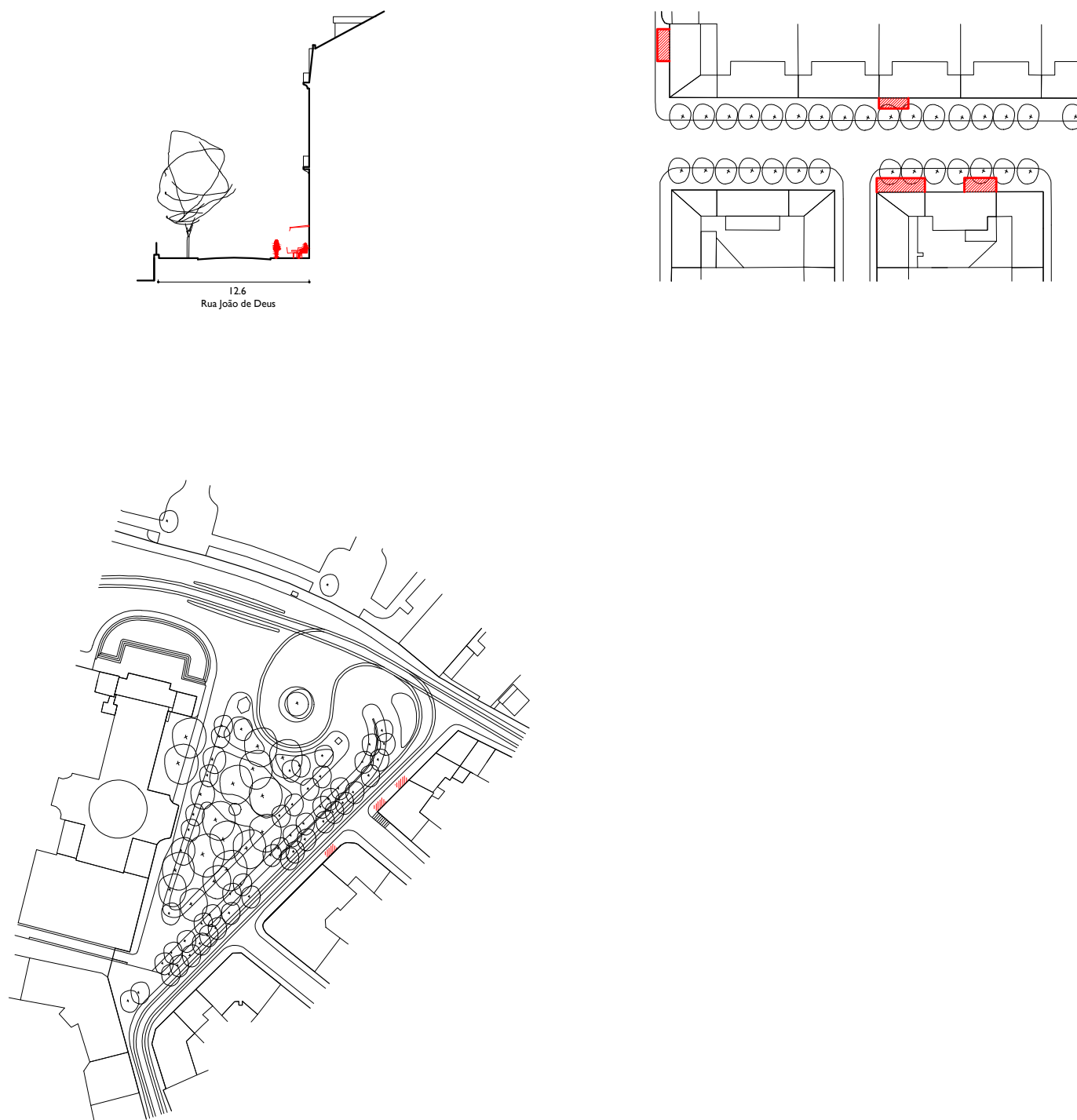
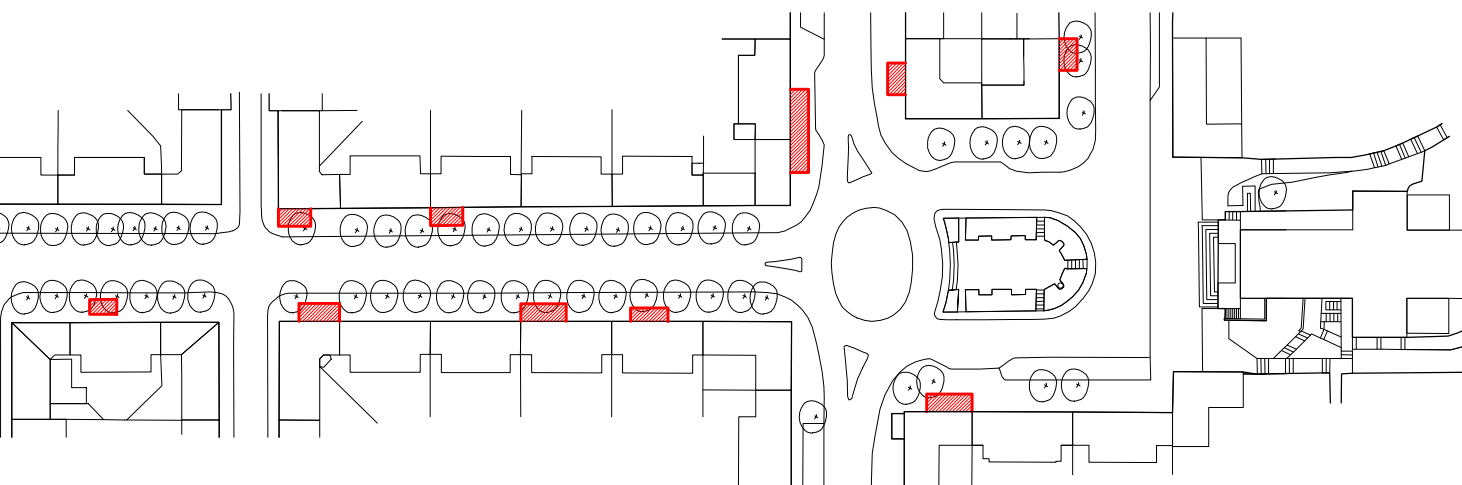


fig. 10.49 • Os elementos de composição da partição. A apropriação do público pelo privado. Esplanadas. Rua João de Deus. Planta (1:2.000) e secção transversal com as esplanadas. (1:500).



649

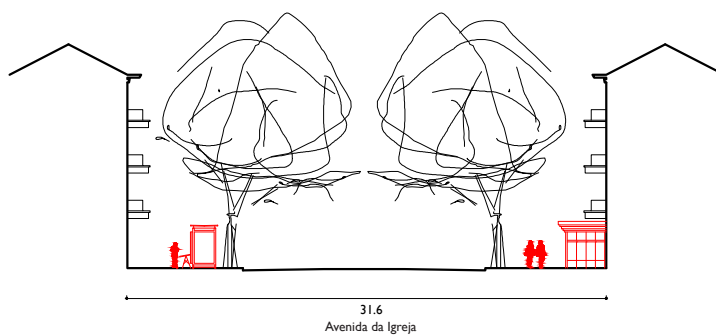


fig. 10.50 • Os elementos de composição da partição. A apropriação do público pelo privado. Esplanadas. Avenida da Igreja. Planta (1:2.000) e secção transversal com as esplanadas e quiosque a vermelho. (1:500).

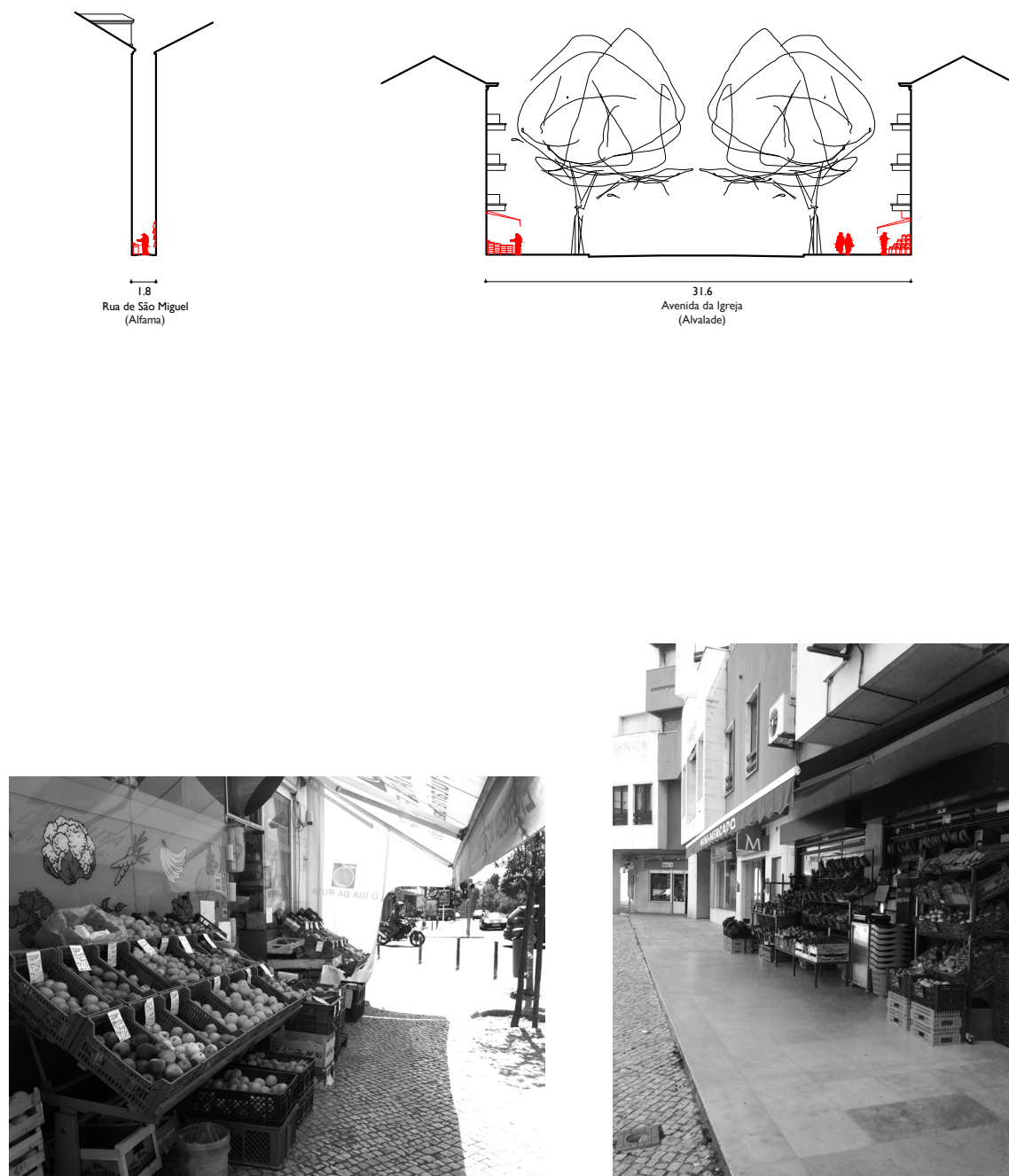


fig. 10.51 • Os elementos de composição da partição. A apropriação do público pelo privado. Escaparates.

- a) Secções transversais com escaparates a vermelho. (1:500).
- b) Fotografia de escaparates na Avenida Infante Santo (Estrela).
- c) Fotografia de escaparates na Avenida Padre Américo (Telheiras).

O clima temperado mediterrânico lisboeta justifica em larga medida o grande número de esplanadas que existem em Lisboa. A quantidade contribui para a diversidade tipológica destes elementos tanto na dimensão, que varia desde uma ou duas mesas à porta de um café até extensões de dezenas de metros quadrados em contínuo, como na persistência da ocupação, existindo esplanadas que permanecem em contínuo ao longo do ano e outras que dependem das condições do clima e, portanto, são elementos sazonais.

Em qualquer dos casos, as esplanadas são elementos que contribuem para a colonização privada do espaço público e que potenciam tanto a estadia como o movimento pedonal. Neste sentido as esplanadas do Chiado são talvez aquelas específicas das ruas em que ainda hoje, a par da presença de turistas, mais nos apercebemos da importância que existe no “ver e ser visto” da esplanada, ou seja, a esplanada enquanto palco e plateia dos habitantes e utilizadores da cidade, se quisermos uma montra da sociedade ou, pelo menos, de parte dela.

Escaparates

651

Os **escaparates** são **estruturas de exposição das mercadorias**, normalmente com vários níveis ou prateleiras, que podem ser assentes no chão ou pendurados nas paredes ou folhas das portas, neste caso virados para o exterior das lojas dos pisos térreos da rua. Os quiosques que referimos inicialmente, por exemplo, têm sempre estas estruturas que maximizam a área de exposição dos produtos e os trazem para o espaço da rua. Em Lisboa estas estruturas de exposição são muito comuns e encontram-se transversalmente em qualquer parte da cidade em que existam lojas abertas para a rua, tanto em tecidos urbanos mais antigos como mais recentes. Assim, tanto na Rua de São Miguel, em Alfama, como na Avenida Infante Santo, na Estrela, na Avenida da Igreja, em Alvalade, ou na Rua Padre Américo, em Telheiras, podemos observar este tipo de elementos.

Dependendo do tipo de produtos, existe uma variedade de escaparates que os suportam. Actualmente, os escaparates de lojas que são mais frequentes pertencem a mercearias de frutas e legumes ou a tabacarias e papelarias. No entanto, há alguns anos, as peixarias na Rua de São Pedro, em Alfama, chegaram a ter balcões de exposição do peixe que transpunham o limite do espaço privado e estendiam o espaço da loja para o exterior. Existem ainda casos de ruas com comércio especializado em que o tipo de produtos gera um tipo de ocupação da rua muito particular. Como por exemplo os antiquários e restauradores de mobiliário da Rua de São Bento, cujos móveis ocupam parcialmente o passeio da rua, transformando-o numa extensão do espaço interior das lojas.

Em qualquer destes casos, os produtos expõem-se na rua e transportam a loja para o espaço público. Mas esta permeabilidade gera uma outra, complementar, em sentido oposto: simultaneamente a rua penetra também no espaço físico da esfera privada da loja, que de algum modo passa a integrar o espaço que nos é comum a todos. Comum a todos não no sentido de que pertence juridicamente a todos nós, mas sim porque passa a ser possível utilizá-lo como referência partilhável por todos nós. Isto transporta-nos para um tipo de apropriações distintas, as apropriações do espaço privado pelo público.

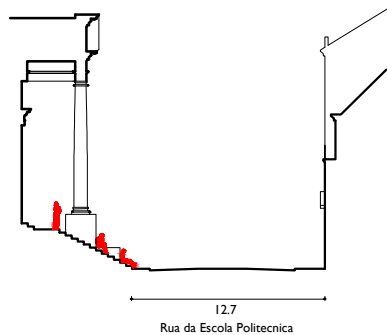


fig. 10.52 • Os elementos de composição da partição. A permeabilidade do espaço privado ao uso público. Degraus e o espaço umbral.

a) Secção transversal da Rua da Escola Politécnica com degraus apropriados do Museu de História Natural. (1:500).

b) Fotografia das Escadinhas de São Crispim. Apropriação do espaço público por elementos privados.

c) Fotografia do espaço umbral da entrada dos Armazéns do Chiado.

d) Fotografia do espaço umbral da entrada do prédio com escaparte da Casa dos Carimbos, na Baixa.

10.3.2. A permeabilidade do espaço privado ao uso público

Fachadas permeáveis e elementos privados colonizáveis pelo público – degraus, vãos e arcadas.

O entendimento comum mais simples de rua é qualquer espaço público linear limitado por parcelas privadas, no entanto existem casos em que **a linha que divide o espaço público do espaço privado ganha espessura pelas características dos elementos que a constituem**. Ou seja, o limite pode não ser uma linha mas sim ser constituído por uma faixa que abarca parte do espaço público e/ou parte das parcelas privadas que acompanham a rua.

Assim, partindo deste princípio, podemos definir um conjunto de elementos mediadores destas duas naturezas opostas, pública e privada, do espaço na rua que contribuem para a permeabilidade do espaço privado e potenciam a sua apropriação pelo público, particularmente **degraus, vãos ou espaços umbrais e arcadas ou galerias**.

Degraus

653

Quando existe uma diferença de cota entre o plano da rua e o plano de entrada dos edifícios que a ladeiam, essa diferença pode ser resolvida através de diferentes elementos, como por exemplo planos de rampa ou degraus. Os elementos mais comuns são mesmo os degraus e uma das suas particularidades é a possibilidade da sua utilização como bancos. Esta característica é transversal aos diversos tipos de degraus, sejam estes singulares ou agregados em escadas e localizados em entradas de edifícios públicos ou privados. Assim, podemos observar esta apropriação de degraus em distintas situações.

Se percorrermos as ruas de tecidos urbanos antigos de Lisboa, como Alfama, é muito comum encontrarmos casas cuja porta de entrada é antecedida por um degrau que resolve a diferença de cota entre a rua e a soleira da casa. A reduzida dimensão da maioria das casas daquele contexto potencia a apropriação do espaço público e o primeiro passo consiste, muitas vezes, na colonização do espaço do degrau por elementos privados, como por exemplo vasos de flores e fogareiros. Por outro lado, também é comum o degrau servir não apenas como elemento de passagem mas também de estadia, como um banco de exterior onde se pode conversar com um vizinho ou ver quem passa na rua.

Esta utilização do degrau pelos próprios habitantes da casa ajuda à identificação e apropriação do espaço público como seu, ou seja, a rua apesar de ser um espaço de partilha é, neste contexto, também uma extensão da casa. No entanto, o degrau também pode ser utilizado por quem não habita ali.

Esta apropriação por visitantes é mais comum nos degraus de escadarias de edifícios de utilização pública. Se nas escadarias de alguns edifícios públicos que representam o próprio Estado existe a proibição de se sentar, existem outros, por exemplo museus ou igrejas, em que a utilização dos degraus como bancos pelos seus próprios frequentadores é relativamente comum.

No caso dos edifícios onde funcionam museus, a sua frequência é maioritariamente composta por turistas

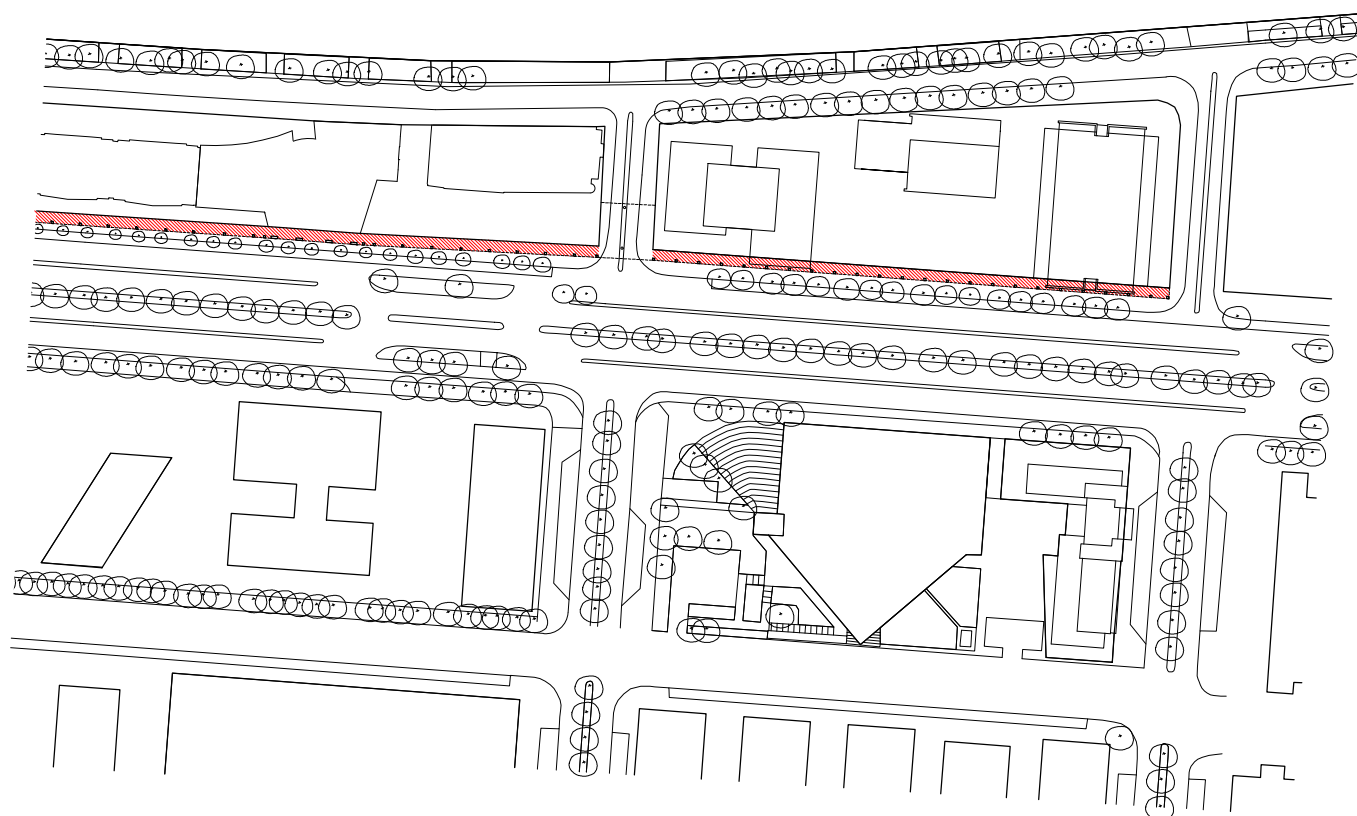
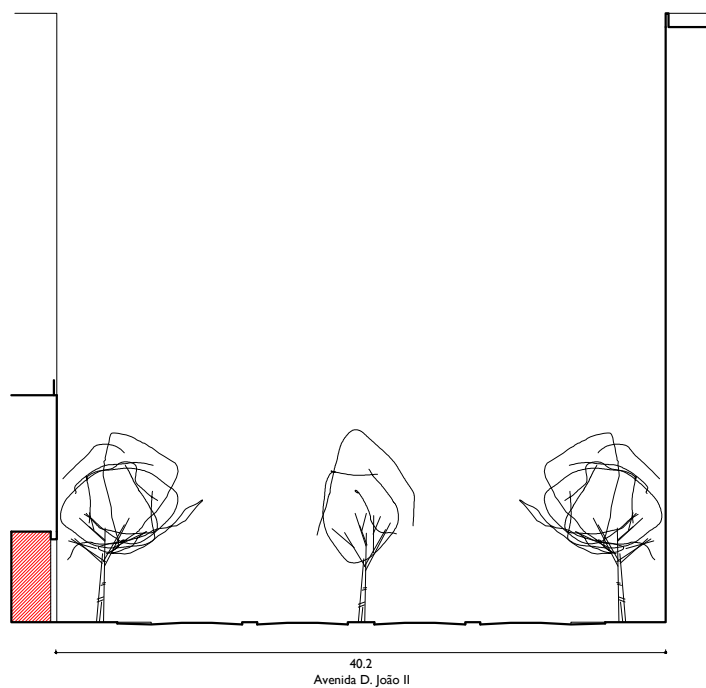


fig. 10.53 • Os elementos de composição da partição. A permeabilidade do espaço privado ao uso público. Arcadas e galerias. Avenida D. João II. Planta (1:2.000) e secção transversal com as arcadas a vermelho. (1:500).

e alunos de escolas. Ou seja, são utilizadores visitantes do espaço e que, ao estarem em passeio, tendencialmente fazem utilizações mais informais e libertas de constrangimentos do mesmo. Essa utilização informal conduz comumente à apropriação dos degraus, quando existem, como espaços de estadia, espera e descanso. Por outro lado, a apropriação dos degraus das igrejas ou dos seus adros é mais comumente feita por quem procura auxílio na entrada dos mesmos. Mesmo nos degraus que existem nas entradas de alguns grandes edifícios comerciais, como o Centro Comercial Amoreiras, podemos observar o mesmo tipo de apropriação como banco, como espaço de estadia, neste caso promovida pela presença próxima de um quiosque de jornais/tabacaria.

Em qualquer destes casos, estas apropriações dos degraus de edifícios públicos ou privados consistem na colonização de elementos promovidos pelo privado, mesmo quando se situam no espaço público, e contribuem para o entendimento do limiar entre o público e o privado como uma franja e não como uma linha.

Vãos ou o espaço umbral¹¹²

655

Os vãos são sempre elementos de transição espacial, mas nas fachadas dos edifícios que contactam com a rua esse papel ganha uma importância adicional por constituírem os elementos de transição entre o espaço público e o espaço privado. Por vezes, a espessura da parede ou do muro que constitui o limite da rua é tão grande que **a espessura do vão conforma um espaço em si mesmo**, ou seja, deixa de ser um elemento quase plano e passa a constituir um elemento de articulação com alguma autonomia espacial tanto do interior como do exterior do edifício.

Estes vãos constituem um espaço de mediação entre o espaço privado e o público onde alguém se pode “*pôr à janela*”, espreitando entre cortinas e portadas, vendo o que se passa no espaço público, portanto monitorizando o que é público a partir de um espaço privado privilegiado. No entanto, interessa-nos aqui a relação oposta, ou seja, a apropriação pública do espaço dos vãos dos edifícios. Um **espaço umbral privado mas permeável ao uso público**.

A apropriação de “*vãos com espessura*”, para todos os efeitos espaços privados, a partir do exterior por indivíduos que não habitam esse edifício, são uma das formas de colonização pública do espaço privado das fachadas. Esta apropriação ocorre particularmente em vãos que pertencem a edifícios públicos ou comerciais, ou seja, em edifícios de uso público apesar de serem propriedade privada.

Por exemplo os actuais vãos de entrada do edifício dos antigos Grandes Armazéns do Chiado, actualmente um centro comercial, são invariavelmente um local de estadia e espera, ponto de encontro potenciado pela dimensão dos vãos e da pala que se estende sobre o cruzamento da Rua Nova do Carmo com a Rua

¹¹² Pere Fuertes utiliza o termo “*espaço umbral*” para nomear os recuos pontuais que existem nas entradas de alguns estabelecimentos de restauração e que permitem a existência de um espaço exterior que pertence ao café ou ao restaurante, entre o interior e a rua, que permite a colocação de cadeiras e mesas no exterior protegido sem necessidade de pagar taxas municipais de ocupação do solo público, uma vez que a ocupação é feita no espaço privado. Cf. FUERTES, Pere, *Espacio umbral*, disponível na web em: <http://habitar.upc.edu/2013/09/18/espacio-umbral/>, consultado em 18 de Setembro de 2013.

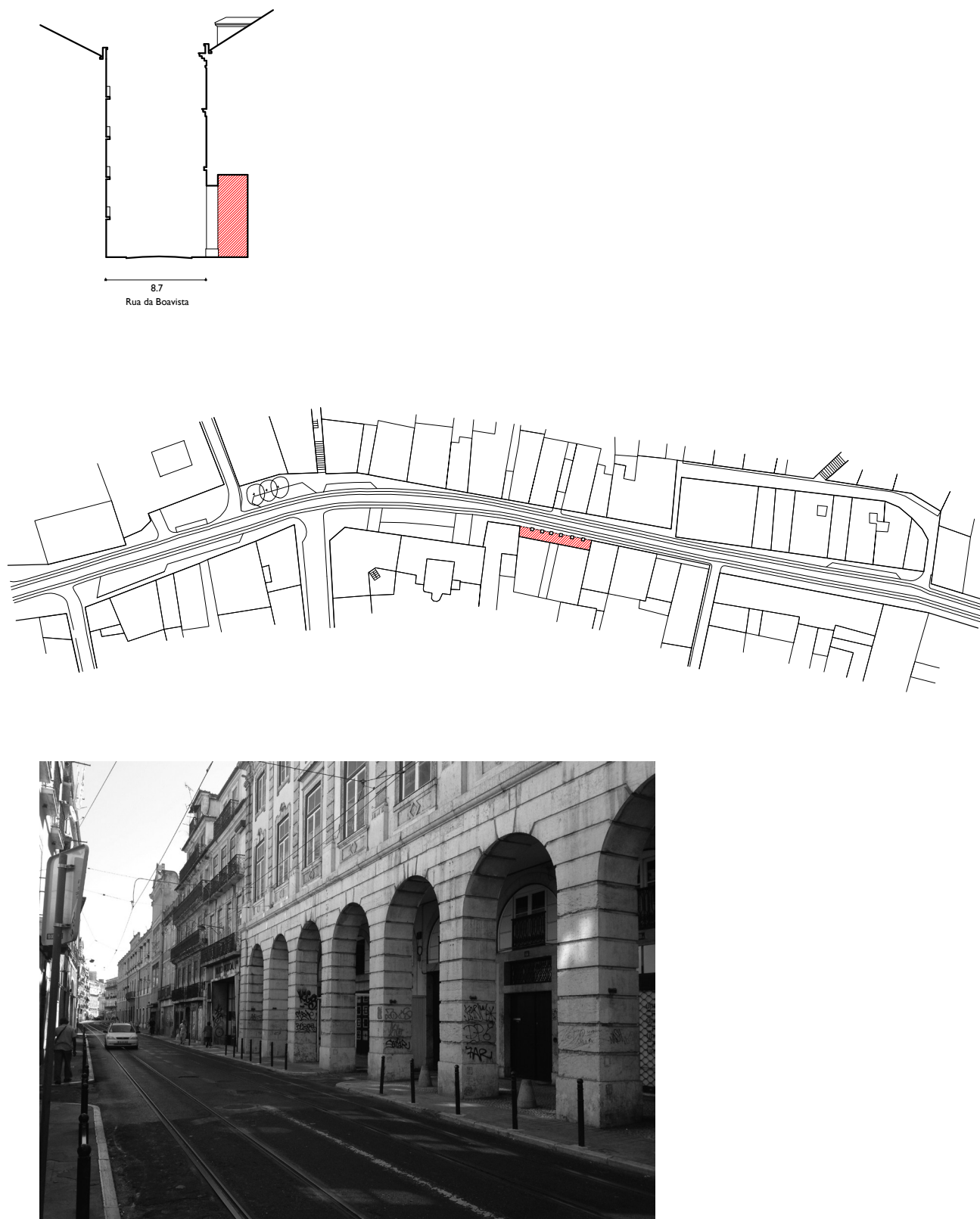


fig. 10.54 • Os elementos de composição da partição. A permeabilidade do espaço privado ao uso público. Arcadas e galerias. Rua da Boavista.

- a) Planta (1:2.000) e secção transversal com as arcadas a vermelho. (1:500).
- b) Fotografia das arcadas.

Nova do Almada e a Rua Garrett. Do mesmo modo, os vãos da Estação de Caminhos de Ferro de Santa Apolónia cumprem o mesmo propósito e são apropriados da mesma maneira.

A abertura da fachada pública do edifício privado, particularmente nos de uso público, proporciona um espaço perfeitamente definido de transição entre a esfera pública e a esfera privada, um umbral com espessura. Estes espaços de transição, formalizados em vãos apropriáveis por qualquer pessoa, mesmo aquelas que não chegam a transpor o limite interior, correspondem então a elementos que permitem a colonização do espaço privado pelo público, ou melhor dizendo pelo uso público. Esta permeabilidade do espaço umbral adequa-se especialmente aos usos comerciais dos pisos térreos, tornando-se nesses casos uma mais valia por criarem potenciais clientes.

Arcadas ou galerias

No presente contexto, consideramos como **arcada ou galeria** qualquer espaço linear aberto para o espaço público mas coberto e integrado no espaço privado, particularmente pelos edifícios que acompanham lateralmente a rua, independentemente do tipo de estrutura que protege este corredor marginal à rua ser coberta por arcos ou não.

657

Lisboa não será, seguramente, a cidade com mais estruturas deste tipo a acompanhar a rua, no entanto existem algumas ruas em que as arcadas ou galerias dos edifícios que acompanham o seu traçado são particularmente importantes na relação que se estabelece entre o espaço público da rua e o espaço privado interior dos edifícios. A escolha de alguns casos exemplares permite-nos ilustrar as características dessa relação, em particular o papel de elemento privado colonizável pelo público. Assim, quanto à existência de arcadas na rua podemos distinguir entre as **ruas que têm arcadas contínuas** e as **ruas em que as arcadas têm uma presença pontual**.

Arcadas ou galerias contínuas

A Avenida D. João II, no Parque das Nações, por exemplo, foi concebida a partir de um princípio de marcação do embasamento dos quarteirões do lado poente por uma linha de referência contínua, desenvolvendo-se acima dessa linha volumes edificados autónomos. Para baixo dessa linha, envolvendo toda a frente do quarteirão que margina a avenida, rasga-se uma galeria aberta para o espaço público. O resultado é uma secção relativamente uniforme e contínua em que um dos lados é recuado nos pisos inferiores, ou seja, existe uma franja de espaço que articula o espaço público e o privado ao invés dessa separação ser conformada por apenas uma linha.

Assim, o limite poente desta avenida é constituído por uma margem contínua com espessura, um corredor coberto e protegido dos elementos do clima e com autonomia dos corredores de circulação viária centrais e mesmo da adjacente plataforma do passeio lateral que fica no espaço público. A autonomia e maior protecção deste corredor relativamente ao espaço público da avenida, mas em franca continuidade

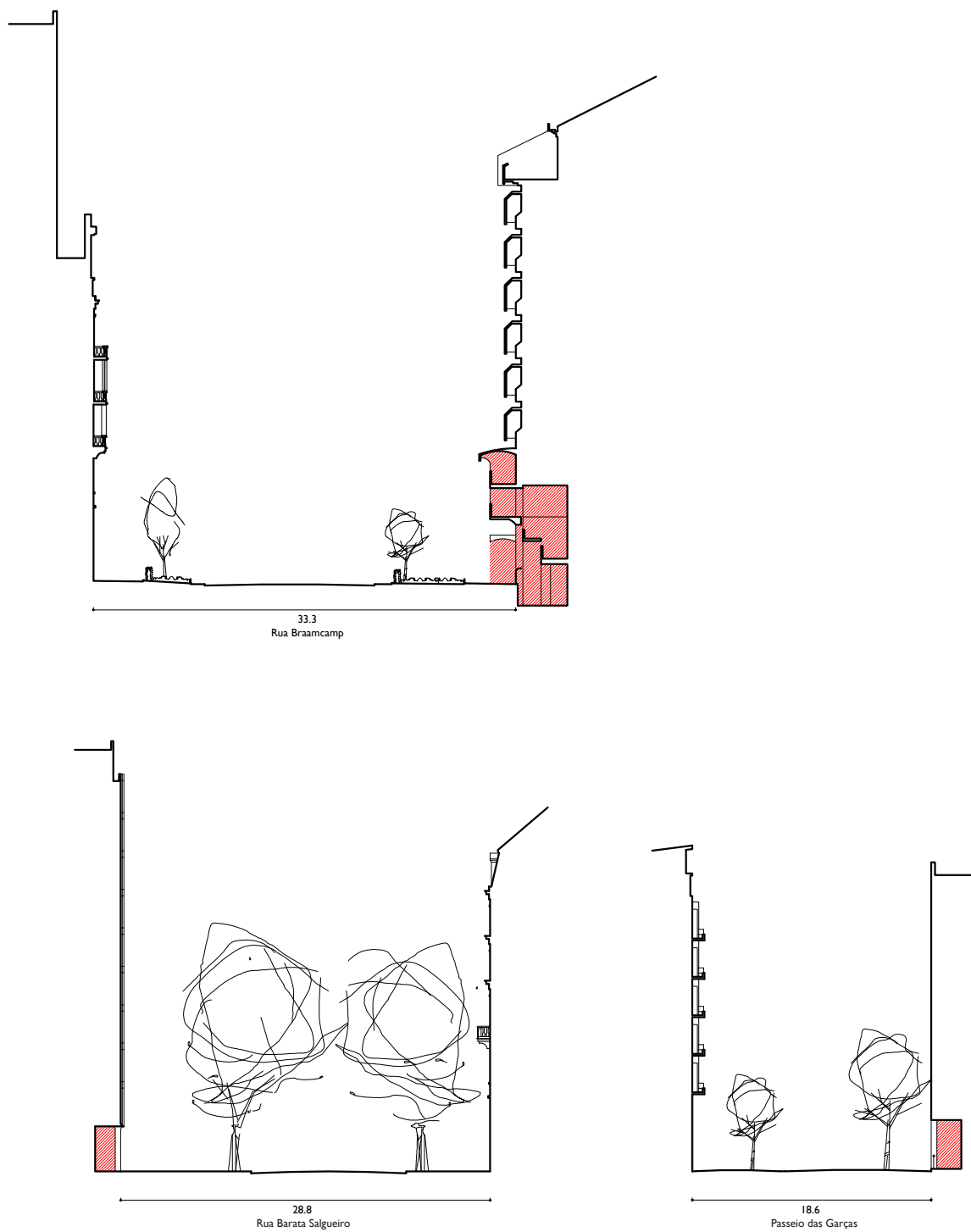


fig. 10.55 • Os elementos de composição da partição. A permeabilidade do espaço privado ao uso público. Arcadas e galerias. Secções transversais com as arcadas a vermelho. (1:500).

com este, prolongando-se o pavimento de calçada de modo contínuo desde o lancil até ao plano vertical recuado do edificado, potenciam a sua utilização por quem percorre a avenida a pé. A ocupação funcional dos edifícios, particularmente dos pisos térreos, não é alheia a este facto, e invariavelmente as fracções que abrem para a galeria são espaços comerciais, maioritariamente restauração, que aproveitam a galeria e o movimento pedonal que aí se desenrola alternadamente como uma plateia ou um palco à frente das montras, dependendo do tipo de comércio e organização espacial da loja. A arcada ou galeria constitui assim uma galeria comercial aberta para a avenida, um espaço privado que abre para o espaço público e é apropriado pelos usos e ocupações que normalmente estão reservados a esta esfera do espaço.

Arcadas ou galerias pontuais

Como referimos, um outro tipo de arcada ou galeria que pode acompanhar a rua é aquela que o faz apenas pontualmente, ou seja, aquela que não é contínua no seu desenvolvimento ao longo do traçado da rua. Na cidade de Lisboa estes elementos correspondem invariavelmente à concretização de projectos singulares de edifícios que, por uma ou outra razão, optam por uma relação mais permeável com o espaço público da rua.

659

As arcadas do edifício da Rua da Boavista entre os números de polícia 67 e 69 são representativas destas permeabilidades pontuais das arcadas de um edifício no contexto da continuidade linear do traçado da rua. Neste caso, é o princípio de composição do edifício, que remete para os modelos de casas citadinas que estão presentes no *livro VII do Tratado de Sebastiano Serlio*, portanto uma concretização tardia e simplificada de um modelo renascentista, que está na génese do recuo do piso térreo e a criação de uma galeria atrás da sucessão de arcos alinhados no limite da parcela e sob as abóbadas que suportam o piso superior. O térreo deste palácio urbano chegou a acolher estabelecimentos comerciais e a entrada de uma instituição de ensino superior politécnico, actividades que permitem o acesso ao público do espaço privado do edifício. Nesse contexto, a singularidade da galeria aberta para a rua ganha mais significado e a sua apropriação pelo público consiste num primeiro nível de transposição da esfera pública do espaço da cidade para o espaço privado, no entanto, quando o edifício atravessou períodos de desocupação e vetustez, a apropriação da galeria do edifício foi feita por actividades menos qualificadas.

A galeria aberta para o espaço da rua tem sido um tema recorrente no tempo longo da edificação da cidade, pontualmente surgindo na composição dos edifícios em Lisboa, particularmente nos que têm utilização pública ou procuram ter uma presença no espaço público que confira um reconhecimento especial pela parte de quem habita e usa a cidade. Como uma oferta simbólica de espaço à cidade.

Dados do último terço do século XX, podemos enunciar alguns exemplos de edifícios que introduziram galerias abertas para a rua, por forma a ilustrar as distintas relações criadas com o espaço público, particularmente a partir da posição da galeria em relação ao nível do espaço público.

O edifício da esquina nascente da Rua Braancamp com a Rua Castilho, conhecido comumente como

“*Franjinhas*”, concebido e edificado entre 1969 e 1971 no atelier de Nuno Teotónio Pereira, pode ser considerado um caso particularmente rico para ilustrar o tipo de relações criadas pela presença de galerias abertas para o espaço da rua. O programa da maior parte do edifício é dedicado a escritórios, mas os pisos mais baixos são ocupados por comércio, e é nestes pisos que surgem galerias sobrepostas, abaixo e acima do nível do passeio, potenciando a apropriação pública destes espaços privados, como um segundo passeio da rua que se desenvolve paralelamente e em vários níveis.

Diferentemente, a sede do Banco Espírito Santo, edificada cerca de uma década depois na esquina poente da Avenida da Liberdade com a Rua Barata Salgueiro, define uma galeria simples ao nível do passeio, em que apenas recua o alinhamento do piso térreo do edifício, mantendo os pilares a continuidade da estrutura vertical de suporte dos pisos superiores até ao chão no alinhamento da rua. A grande permeabilidade visual que existe no embasamento do edifício contrasta com a estrutura mais densa da grelha de sombreamento dos pisos superiores, conferido à galeria uma relação franca com o interior do edifício. Uma transição apenas visual uma vez que a entrada acontece apenas na esquina. No entanto, o princípio da composição do edifício é o de oferecer à apropriação pública, como extensão do passeio, um espaço mais protegido e próximo do átrio interior que acolhe a sede do banco.

Por outro lado, na parte do Parque das Nações que foi edificada com base no PP4 da Expo 98, podemos constatar que grande parte dos edifícios que têm espaços comerciais no piso térreo têm também galerias abertas para a rua. Nos conjuntos de frentes que apresentam galerias pontuais ou contínuas, este espaço de extensão do passeio, por vezes mais elevado, é usualmente dedicado a um movimento mais lento de observação das montras ou ocupado por esplanadas, portanto apropriado como espaço associado à restauração.

10.3.3. Considerações sobre a apropriação da partição e a permeabilidade entre o espaço público e o privado.

A existência de elementos na constituição da rua que permitem sobrepor as esferas pública e privada do espaço da cidade, permite-nos reflectir a propósito não apenas da sua tipificação mas também dos elementos que podem enriquecer o espaço da rua, domesticando-a,¹¹³ e da existência de um limiar que permite conceber os limites da rua a partir de franjas com espessura e não a partir de linhas sem espessura. Ou seja, podemos conceber uma rua com elementos que a domesticam a partir de apropriações privadas mas também com elementos que levam o espaço público a estender-se para lá dos limites do espaço privado. Assim, do mesmo modo que o projecto de um café pode incluir uma esplanada sobre o espaço público, o mesmo edifício que acolhe o café pode ter uma galeria permeável à utilização pública do espaço

¹¹³ “Por lo general, en nuestras calles impera el lenguaje propio de una infraestructura: el asfalto, las farolas, los coches... Domesticar la calle significa alejarla de la configuración de infraestructura y acercarla, mediante elementos y actividades, a su condición de lugar, asumiendo toda la complejidad que este concepto supone. Si domesticar proviene de *domus* en latín, podríamos decir que una “calle domesticada” es aquella en la que uno se siente “como en casa”.” in Grupo de Investigación HABITAR, “la calle [3]” (Proyecto Rehabitar) in *ReHabitat en nueve episodios*, Gobierno de España, Universitat Politècnica de Catalunya, Lampreave, Madrid, 2012. pp. 95-141.

ou o café pode mesmo abrir as suas portas e recuar o limite do privado permitindo a apropriação pelo público. Como acontece com diversas pequenas ocupações comerciais de vãos de escada nos edifícios da Baixa Pombalina e mesmo do Chiado que se apropriam da entrada comum do prédio para estender o espaço da loja e a esfera de apropriação do espaço público.

Mesmo no caso dos mais comuns edifícios de habitação parece existir um aparente acordo na constância de um tipo de compartimentos para constituir a frente das casas em Lisboa ao longo do tempo, pelo menos entre finais do século XVIII e a primeira metade do século XX.¹¹⁴ Este facto aponta para que a rua possa ser entendida como um elemento que inclui, para além do canal de espaço público, a faixa dos compartimentos privados que se abrem para o espaço público.

A existência destes elementos na cidade de Lisboa, uns com mais frequência do que outros, conferem fundamentos para a sua recriação. Apesar de poderem constituir princípios excepcionais, ao invés de regras para a composição da rua, necessariamente respeitando uma adequação a contexto e uso, o cruzamento e sobreposição das esferas pública e privada da cidade que aumentam a porosidade existente entre espaços normalmente separados por uma linha delimitadora, certamente contribuem para a justificação da existência da própria cidade enquanto espaço de trocas e da rua enquanto espaço complexo, palco privilegiado da sobreposição de usos ao longo do tempo.

661

10.4. Síntese: a propósito da partição da rua

A evolução da partição

Quando recordamos a evolução da secção da rua na cidade de Lisboa, é possível afirmar que ao longo do tempo existiu uma progressiva **especialização funcional** de partições do espaço da rua, conduzindo essa especialização funcional à **decomposição** moderna da própria “*rua corredor*”. Ou seja, progressivamente a largura da rua tornou-se mais ampla e a sua partição mais complexa, acomodando mais elementos, até finalmente se assistir à **desintegração** da sua complexidade espacial em proveito do elementarismo funcional da concepção urbana do movimento moderno. Posteriormente, tendo por base as iniciais reflexões a propósito da crítica tipológica, oriundas da cultura italiana, particularmente a partir das décadas de setenta e oitenta do século passado, assistiu-se à edificação de algumas propostas urbanas que contemplaram a **recomposição formal** deste tipo de espaços públicos lineares tão comuns na história da cidade.

No entanto, esta recuperação da rua enquanto elemento essencial da construção do espaço da cidade não é de todo unânime. Deste modo, para além das observações feitas ao longo deste capítulo dedicado à partição da rua no sentido de demonstrar a variedade morfológica e a capacidade de acomodação da diversidade funcional do espaço da rua, utilizamos esta síntese parcelar para reforçar uma convicção já

¹¹⁴ MONTEYS, Xavier, “O Edifício Comum. Casas lisboetas” in DIAS COELHO, Carlos (coord.) et alii, *Cadernos de Morfologia Urbana n.º I - Os Elementos Urbanos*, Argumentum, Lisboa, 2013. pp.188-205.

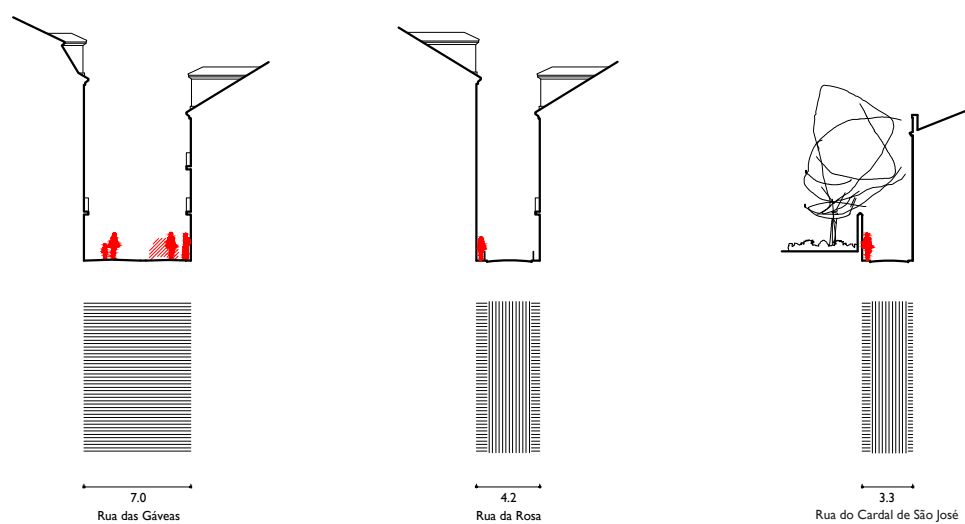


fig. 10.56 • Os elementos de composição da partição. A evolução e alteração da partição. Secções transversais (1:500).

enunciada: **a rua deve ser edificada como um lugar e não apenas como uma infraestrutura.**¹¹⁵ Ou seja, a sua especialização funcional conduz ao seu empobrecimento, até, em extremo, a rua deixar de o ser. A resposta à questão pode então passar pela definição de partições que permitam e estimulem o pleno uso da rua enquanto “*res publica*”, espaço de encontro e trocas privilegiado dos habitantes e visitantes da cidade.

A alteração da partição

Uma alteração da secção pode ser relativamente simples se for pontual e é comum acontecer com a substituição de edificado, mas é mais raro que isso aconteça integralmente. Do mesmo modo a alteração do traçado de uma rua exige um investimento considerável de recursos.

Das diversas componentes da rua, a partição é mais simples alterar. Uma pequena alteração na natureza, composição ou materiais dos elementos que ocupam o espaço da rua pode representar uma significativa transformação do mesmo espaço, e uma alteração ao nível do número e proporção da partição pode representar uma completa alteração de carácter da rua. Em suma, a importância da partição da rua para o seu entendimento como um lugar reside também na relativa facilidade e economia da sua transformação.

Se a transformação da partição é, na maior parte dos casos, a operação menos dispendiosa e mais simples que pode ser feita numa rua, podemos entendê-la como um meio eficiente para a criação do sentido do lugar; particularmente em relação à promoção da sua apropriação. Este facto por si só deve alertar para a necessidade de existir um cuidado especial na concepção de origem de uma rua, que podemos dotar de características específicas pensadas para o papel que pretendemos que venha a desempenhar ou para a intemporalidade do seu carácter; mas também na concepção de alterações da partição de uma rua pre-existente, por exemplo se o caso é o da sua obsolescência em relação às necessidades contemporâneas ou previstas. De qualquer modo, devemos reter que a definição e a transformação da partição pode ser suficiente para caracterizar um espaço linear enquanto lugar e nos diferentes gradientes entre o lugar e a sua ausência, ou, se quisermos, entre uma rua, *lato senso*, e uma infraestrutura viária.

De modo a clarificar o que afirmamos, podemos recorrer a alguns exemplos de arruamentos em que se tem ensaiado a transformação da partição preexistente na cidade de Lisboa, particularmente com o propósito da reordenação do espaço e da sua unificação, cumprindo, de forma mais ou menos consciente, parte de um princípio que tem sido desenvolvido e aplicado a partir da concepção inicial de “*shared space*” enunciada por Hans Monderman no início da década de 1990.¹¹⁶ Por outras palavras, tem existido

¹¹⁵ “Reclamamos, en definitiva, calles concebidas como lugares y no sólo como infraestructuras, calles menos diseñadas, menos reguladas y más flexibles. Del mismo modo que pretendemos dar flexibilidad a nuestras viviendas, también lo reivindicamos para nuestras calles. Calles cuya superficie no debe resultar fragmentada por la demarcación de unos usos inalterables. Calles con pavimentos que permitan un uso social más espontáneo. Calles con obstáculos, con mayor rozamiento con sus paredes, con plantas bajas y establecimientos que participen de ellas. Comercios con toldos que protejan a los peatones del sol y de la lluvia y eviten el uso indiscriminado del aire acondicionado. Calles con horarios que permitan usarse de distintas maneras según las horas, los días o las estaciones. Rehusamos designar algunas calles como peatonales porque todas lo deben ser. ¿O no?” in Grupo de Investigación HABITAR, “la calle [3]” (Proyecto Rehabitar) in *ReHabitat en nueve episodios*, Gobierno de España, Universitat Politècnica de Catalunya, Lampreave, Madrid, 2012. pp. 95-141.

¹¹⁶ “Shared space” é um conceito de desenho urbano que privilegia a minimização de demarcações entre pedestres e veículos, utilizando diferen-



fig. 10.57 • Os elementos de composição da partição. A apropriação varável da partição. Fotografias da Rua Anchieta com e sem feira de livros.

uma tentativa, com resultados diversos é certo, de recuperar uma capacidade inata às ruas que compõem o traçado de uma cidade, que consiste em acomodar diversos usos e ocupações que coexistem criando uma regulação interna própria

O caso da Rua das Gáveas, no Bairro Alto, pode ser entendido como um exemplo deste tipo de concepção de “*shared space*”. Os passeios laterais foram retirados e, apesar de existir circulação viária, é uma plataforma única que acolhe actualmente pedestres, veículos e a apropriação pontual de esplanadas de estabelecimentos de restauração, tendo sido delimitadas no pavimento algumas áreas de estacionamento automóvel ao longo do lado nascente da rua.

Podemos por exemplo comparar esta intervenção, por oposição, com algumas ruas de secção similar mas com partições distintas: a Rua da Rosa, também no Bairro Alto, ou a Rua da Esperança do Cardal de São José, em São José, que têm passeios laterais exíguos e balizadores da faixa de rodagem que perturbam a circulação pedonal. Apesar da reserva de espaço exclusivamente pedonal nestas ruas, a prioridade é dada à circulação de veículos, ao contrário do que sucede na Rua das Gáveas.

665

No entanto, não devemos entender este exemplo como uma receita aplicável de forma arbitrária e indiscriminada. A remoção do pavimento em calçada portuguesa da Rua da Vitória, que marcava uma tripartição do espaço, já totalmente pedonal, em prol do pavimento em lajes de liós polidas, não parece ter maiores benefícios, antes insere um elemento de ruído na legibilidade da hierarquia espacial da própria Baixa Pombalina ao dotar de um pavimento excepcional um elemento secundário da estrutura urbana, conferindo-lhe uma imagem hierarquicamente equívoca.

A apropriação variável da partição

Por outro lado, mesmo quando a rua tem uma partição que visa cumprir maioritariamente necessidades rodoviárias, essa utilização e apropriação do espaço da rua não é necessariamente contínua ao longo do dia, nem da semana, e mesmo sazonalmente podem existir variações ao fluxo viário. Assim, uma rua não tem de ter o seu espaço igualmente particionado todos os dias, nem mesmo em todos os momentos do dia.

Por exemplo a Rua Anchieta, no Chiado, é apropriada pelos escaparates de uma feira de alfarrabistas aos sábados de manhã, independentemente da sua partição de base ter passeios laterais e uma faixa central viária. Como é óbvio, a apropriação do espaço quando existe a feira e quando não existe é substancialmente diferente e a existência de um acontecimento de natureza excepcional como este contribui para a

tes acções, por exemplo removendo para isso muitos dos elementos que compõem essas demarcações como lancis, diferença de pavimentos, marcação de faixas e mesmo sinais de trânsito, e criando uma plataforma única de circulação e uso partilhado entre todos os utilizadores do espaço. Usualmente estas acções são levadas a cabo em ruas secundárias, mais estreitas, dos núcleos urbanos e em áreas habitacionais da cidade, no entanto também têm existido ensaios da sua aplicação em ruas com mais trânsito. Enquanto conceito alargado de desenho urbano, tem sido aplicado em diversas cidades europeias que mantêm uma rede comum de partilha e monitorização das suas experiências em mais de cinco países. Para além das publicações locais, podemos ter uma visão mais abrangente a partir do site: <http://www.shared-space.org>.

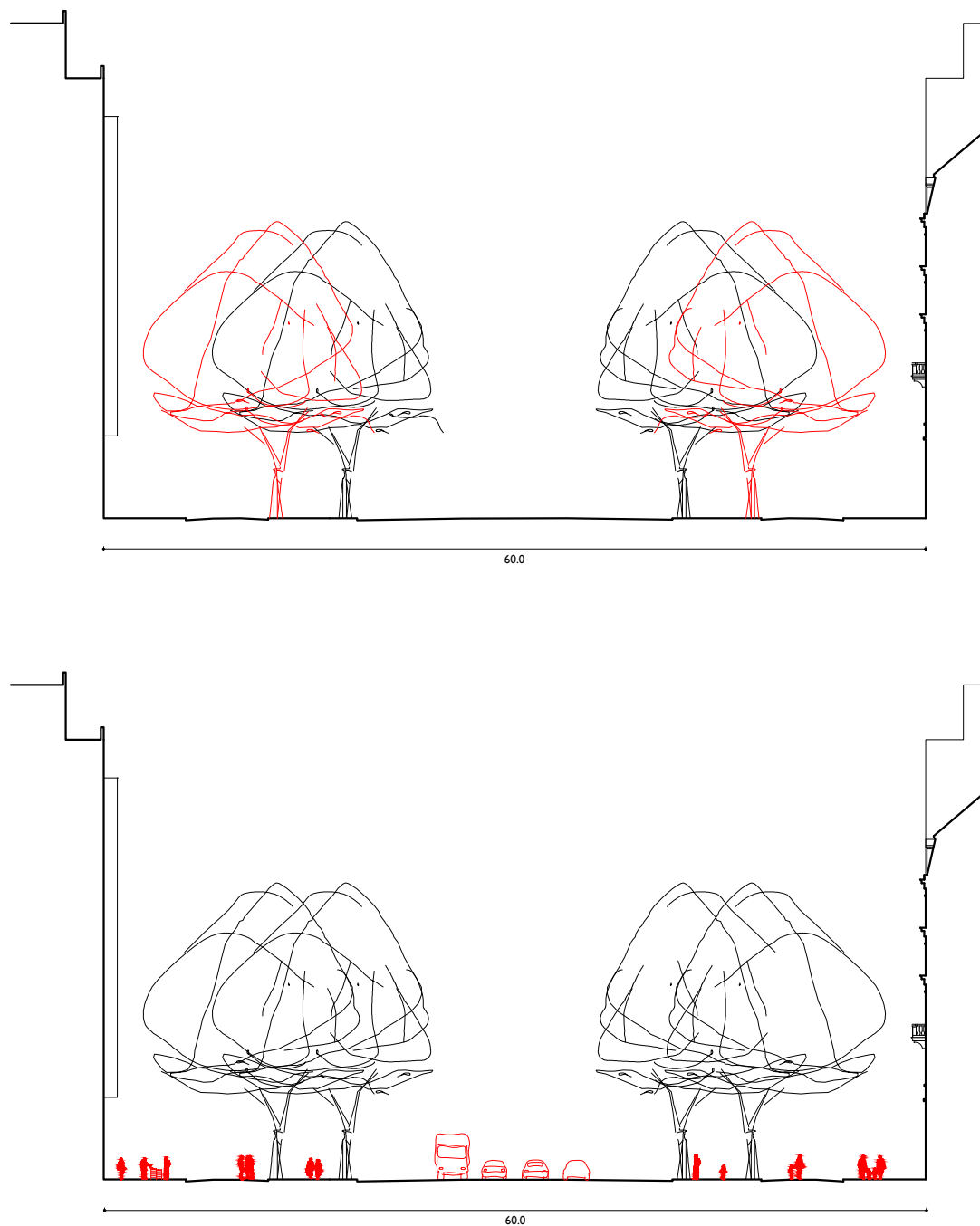


fig. 10.58 • Os elementos de composição da partição. A apropriação varável da partição.

a) Secção transversal da Avenida da República com duplicação dos alinhamentos simples de arborização. (1:500).

b) Secção transversal da Avenida da República com apropriação das *contre-allées* e passeios centrais como espaço pedonal. (1:500)

caracterização da rua enquanto espaço público, enquanto lugar de suporte às trocas humanas.

Podemos partir de uma rua como a Avenida da República para exemplificar o que afirmámos em relação à apropriação variável ao longo da semana. Esta avenida faz parte de um importante eixo radial da cidade, essencial nas deslocações rodoviárias quotidianas, entre segunda-feira e sexta-feira, no entanto, a sua utilização viária nos dias de fim-de-semana ou feriados é substancialmente inferior. Num caso destes, a utilização maioritariamente viária das partições desta avenida com 60 metros de largura poderia ser invertida, ou seja, parte do perfil da avenida que durante os dias úteis tem utilização viária poderia ter utilização pedonal durante os dias de fim-de-semana ou feriados. Esta variação da apropriação do perfil não seria inovadora e existem ensaios em diversas cidades com o propósito de adequar a apropriação dos espaços da rua às necessidades que variam ao longo do dia ou da semana, ou mesmo o evento internacional cada vez mais generalizado do “*park(ing) day*”¹¹⁷ cujo propósito é a transformação de lugares de estacionamento em jardins durante um dia específico do ano em diferentes cidades para chamar a atenção do uso do espaço público e gerar o debate sobre a sua qualidade. Por exemplo, na Avenida da República, o reforço dos alinhamentos de árvores e consequente composição espacial e a utilização dos espaços de estacionamento e as faixas laterais como espaço pedonal durante os dias feriados e de fim-de-semana e de uma das faixas centrais para estacionamento poderia gerar uma dinâmica de apropriação e promoção do espaço público que certamente iria potenciar as actividades comerciais, particularmente restauração, nas fracções térreas dos edifícios que acompanham a avenida.

667

Não defendemos que conferir a uma rua o seu papel essencial e carácter de lugar seja torná-la exclusivamente pedonal e excluir o trânsito automóvel da mesma. Pelo contrário, é antes encontrar meios de sobrepor as diferentes utilizações e ocupações do espaço. A dificuldade é a de o fazer de forma adequada, melhor dizendo equilibrada, tendo em conta as características de cada lugar. Na verdade, as experiências de pedonalização de ruas ou áreas da cidade muitas vezes têm como resultado a sua especialização e empobrecimento a médio prazo, convertendo-as em áreas dedicadas a usos especiais e com picos de utilização, por exemplo turísticos ou de lazer.

A recente remodelação da Rua Nova do Carvalho e o seu fecho ao trânsito automóvel, fomentando o aparecimento de um conjunto de estabelecimentos de restauração numa área da cidade relativamente estigmatizada mas próxima do núcleo tradicional e turístico da cidade, foi considerada aparentemente como uma opção positiva e um foco de revitalização de toda uma área a partir da “*pink street*”. No entanto, o funcionamento dos bares ao longo da noite e a ocupação da rua como o seu espaço de extensão com o decorrente ruído e sujidade que se acumula para a manhã seguinte criou um conflito com os moradores de toda a área envolvente.¹¹⁸

¹¹⁷ Cf. o site oficial da organização: <http://parkingday.org> consultado em Agosto de 2013.

¹¹⁸ A este propósito podem ser consultados diversos artigos nos arquivos on-line da imprensa escrita, como os jornais *Público*, *Diário de Notícias* ou o semanário *Expresso*. O conflito que permanece entre a Câmara Municipal de Lisboa e a associação de moradores “*Aqui mora gente*” pode ser seguida em “<https://www.facebook.com/AquiMoraGente>”. Este singular desenrolar de acontecimentos alerta-nos para que qualquer transformação, por mais simples que seja, deva ser ensaiada antes da sua aplicação em definitivo, e as alterações de partição são até possíveis de se ensaiar com

A rua é um espaço de trocas, e anular qualquer uma das suas componentes é anular um dos factores que contribuem para a riqueza das trocas e do seu espaço. A riqueza de usos que o espaço da rua pode suportar, mesmo ao longo das diferentes horas do dia ou das estações do ano, aponta para que o seu desenho e utilização possa acolher essa diversidade.

Do que expusemos ao longo do capítulo, parece-nos que a partição da rua deve ser mais do que o simples reflexo da sua utilização em determinado momento no tempo longo da sua existência, que na maior parte dos casos ultrapassa e ultrapassará o tempo de qualquer geração. O carácter de uma rua é resultado de uma origem, de um contexto físico e humano, da evolução da própria cidade e um reflexo morfológico da *polis*. Se abstrairmos estes factores para satisfazer necessidades imediatas e efémeras estaremos a amputar o carácter da própria rua. Como é afirmado em *La U urbana, el libro blanco de las calles de Barcelona*, as ruas “devem ser capazes de manter a sua estrutura e, ao mesmo tempo, ser um espaço de espírito suficientemente flexível, capaz de adaptar-se com normalidade às alterações que o tempo e a sociedade lhes pede, sem nunca perder o carácter democrático que constitui a sua essência.”¹¹⁹

recurso a meios muito simples.

¹¹⁹ AAVV, *La U urbana, el libro blanco de las calles de Barcelona*, FAD, Barcelona, 2009 (2005), p. 308.

Considerações finais

Em favor da edificação de ruas legíveis

*“Tudo o que é necessário ser dito já foi dito.
Mas como ninguém estava a ouvir, tudo tem
de ser dito outra vez.”*

André Gide

Considerações finais

Em favor da edificação de ruas legíveis

“...não podemos esperar inovação pertinente sem tradição e ao contrário não podemos sustentar uma tradição viva sem invenção.”¹

Kenneth Frampton, “Préface” in *De la forme au lieu + de la tectonique*

I. Objectivos da dissertação e propósito das considerações finais.

671

No início da dissertação propusemos cumprir um conjunto de objectivos² através da prossecução de uma metodologia específica. Nesse sentido, na Segunda Parte da dissertação, introduzimos a questão da **diversidade morfológica** das ruas de Lisboa a partir da relação com a sua **designação toponímica** e a partir da caracterização dos **momentos de evolução** urbana da cidade de Lisboa definimos os **tipos de ruas** mais representativos de cada um desses períodos que elegemos. Esta aproximação ao objecto de estudo cumpriu o duplo propósito de **inventariar** o *corpus* através de uma **classificação** prévia inicial e caracterizar os processos de **origem** e **transformação** das ruas de Lisboa de forma cronológica no tempo.

O cumprimento dos objectivos a que nos propusemos foi construído ao longo do corpo da dissertação, ordenado através da partição em temas de classificação das ruas relacionados com a **Origem** das ruas, a segunda parte, e com a **Forma** das ruas, a terceira parte. Na verdade, não só estas duas partes como todo o corpo da dissertação, portanto as três partes centrais, devem ser entendidas como o quadro tipológico que pretendemos definir e sintetizar desde o início com o propósito de ordenar a diversidade de ruas da cidade de Lisboa com parcimónia.

Definimos o quadro tipológico analítico e interpretativo a partir de temas tratados em distintos capítulos, que podem ser tomados parceladamente ou como um todo que se intersecta. Esta opção prende-se com uma questão que nos parece importante quando se desenha, quando se traça, quando se cria. **Um traço pode ser explicado por uma ou mais razões**, ou seja, a justificação de um traço pode ser menos ou mais

¹ FRAMPTON, Kenneth, “Préface” in MEISS, Pierre von, *De la forme au lieu + de la tectonique, Une introduction à l'étude de l'architecture*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, 2012 [1986], p. vii.

² Esses objectivos passavam por: “a) Estabilizar o conhecimento em relação à riqueza e diversidade morfológica da rua na cidade de Lisboa, através da observação dos espaços da cidade consolidada, da compreensão dos processos de formação e transformação e da transmissão ordenada desse conhecimento; b) Definir e estabelecer uma classificação prévia das ruas da cidade de Lisboa, com o propósito de construir um quadro classificativo que permita a elaboração de uma tipologia baseada em critérios pertinentes a partir de um corpus de estudo representativo; c) Construir um quadro tipológico, ou seja, uma tipologia analítica das ruas da cidade de Lisboa, de forma a criar um quadro de referência para a interpretação e definição destes elementos não só em Lisboa mas também em contextos similares.” in Capítulo 01. Enquadramento da dissertação, 01.3 Os objectivos, hipóteses e finalidades.

forte, a existência de um traço pode ser menos ou mais pertinente.

Por exemplo o traçado da Costa do Castelo pode ser explicado duplamente pelo mimetismo da topografia e da muralha do Castelo de São Jorge e o traçado, secção e partição da Avenida da Liberdade podem ser justificados pelo menos a partir da topografia e pelo duplo papel que lhe foi destinado desde a origem como espaço de representação social e como elemento de estruturação física da cidade.

Apesar de existir uma **componente intuitiva** no projecto, quando um traço, neste caso uma rua, resulta de uma **sobreposição de razões**, a pertinência do traço também se reflecte no **acordo** do desenho pela sua maior **inteligibilidade** no contexto em que se insere.



Não é nosso propósito nestas notas finais repetir as sínteses parcelares que foram feitas ao longo do corpo da dissertação, no entanto podemos e devemos visitar algumas ideias principais das mesmas. A escrita destas alegações em favor da edificação de ruas legíveis é sobretudo o pretexto para uma **reflexão a posteriori** da construção do quadro tipológico das ruas de Lisboa, sobre o tema de fundo que viemos a tratar ao longo destas páginas, como um **eco** do **essencial** que foi abordado. Assim como um eco não repete o som mas **reverbera** em **consonância**, revisitamos o propósito e a utilidade desta metodologia e da sua ilustração com a aplicação às ruas de Lisboa.

Concordamos com Bernard Huet quando este afirma que “*a cidade europeia tem necessidade de se referir ao seu princípio fundador e de reciclar continuamente os valores simbólicos do seu passado para se projectar no futuro.*”³ Neste sentido, a **pertinência** da elaboração de um **quadro tipo-morfológico** das ruas de Lisboa como momento de reflexão que antecede a criação revela-se evidente, bem como se confirma a sua utilidade imediata para o conhecimento e para a interpretação destes elementos no momento presente. A sua **validade** para além do caso de estudo não está na generalização dos tipos definidos e ordenados mas sim na reutilização da **metodologia** ensaiada. Em cada contexto e em cada momento de uma intervenção podemos utilizar a **análise tipo-morfológica** de modo a obtermos um quadro de referência específico para a edificação de novos elementos com significado na edificação no lugar: **A cidade que se herdou sempre constituiu uma referência para a cidade que se edificou**, e a análise morfológica e a classificação tipo-morfológica são meios de introduzir no processo criativo uma metodologia ensaiada e segura que permite a tomada de decisões conscientes no acto de criação, conferindo maior densidade cultural ao próprio projecto.

Se lembrarmos a problemática desta dissertação, que passava pela questão de como edificar uma cidade inteligível, e a hipótese que colocámos, deduzir a partir dos elementos mais numerosos e comuns do espaço público consolidado da cidade de Lisboa os princípios subjacentes à sua edificação, caracterizando os seus *tipos* e ordenando-os, o que fizemos, resta ainda tratar a questão da sua **utilidade e operatividade** para além da **tipologia**, que nos parece que não deve constituir um fim em si mesma.

³ HUET, Bernard, “Une génétique urbaine” in *Urbanisme* n.º 303, 1998. pp. 56-59.

“No urbano, a univocidade é impossível porque contradiz violentamente a necessária complexidade, a indispensável multiplicidade que faz a riqueza da História como aquela da Cidade.”⁴

Bernard Huet, *Une génétique urbaine*

II. Diversidade, Morfologia e Morfogénese.

673

A **diversidade morfológica** das ruas é um **valor identitário**, no entanto, a diversidade do léxico de elementos que compõe a cidade tem necessariamente de ser utilizado com sentido, sendo necessário conhecer e compreender a **natureza** ou o **carácter**⁵ de cada elemento. Esse carácter revela-se particularmente na sua **forma** e na **origem** da sua forma, como foi demonstrado a partir desta **classificação tipo-morfológica** das ruas de Lisboa.

Apesar de existirem mais de 3000 ruas em Lisboa nenhuma se repete. Bastaria a diferença que existe no sítio que suporta e no contexto urbano e cultural que envolve cada rua e a sua origem para impedir essa repetição. No entanto, podemos, como o fizemos, interpretar a diversidade morfológica, definir **tipos** e agregar estas ruas por afinidades genéticas e morfológicas. Demonstrámos que **na aparente aleatoriedade da diversidade das ruas de Lisboa existe ordem**. Essa ordem complexa foi sintetizada e revelada ao longo dos temas, capítulos e partes que constituem o quadro tipo-morfológico das ruas de Lisboa. Este exercício de remontagem dos processos de **Origem da forma** e da própria **Forma** das ruas por afinidades e não pela sucessão cronológica permitiu-nos, entre outras coisas, identificar a permanência ou a recorrência de **princípios de conformação** em diferentes ruas de distintos períodos e contextos. Neste sentido, qualquer um dos temas que elegemos para abordar a forma e a origem das ruas permite compreender a permanência de modos de fazer de modo transversal no tempo.

⁴ HUET, Bernard, “Une génétique urbaine” in *Urbanisme* n.º 303, 1998. pp. 56-59.

⁵ Segundo o verbete “carácter” in *Dicionário Priberam da Língua Portuguesa* [em linha], 2008-2013, <http://www.priberam.pt/dlpo/carácter> [consultado em 15-11-2013], o carácter é “o que faz com que os entes ou objectos se distingam entre os outros da sua espécie”; uma “marca”, “cunho” ou “impressão”; “índole” ou “génio”. E o Oxford English dictionary define “character” como as “qualidades distintivas de um indivíduo”, portanto “a natureza distinta de algo”. “character” in *Oxford British & World English Dictionary* [em linha] <http://www.oxforddictionaries.com/definition/english/character> [consultado em 15-11-2013].

A origem do termo pode ser encontrada na palavra Grega *kharakter*, uma ferramenta de impressão, portanto um tipo. A palavra migra para o Latim *caractere* e depois para o Português *carácter*. O seu sentido inicial de “marca distintiva” é transposto para o de “característica” ou “traço”, e daí para “descrição, particularmente das qualidades de uma pessoa”, dando origem a “qualidades distintivas”. Estas são as que descrevemos quando definimos o tipo e o distinguimos de outro que se caracteriza necessariamente por outras qualidades. A palavra tipo tem origem na palavra Grega *typos*, que significa “imagem impressa”.

Na edificação das ruas de Lisboa podemos confirmar a afirmação atribuída a Mark Twain de que “*A história não se repete a si mesma, mas rima.*” Cabe a cada um de nós escolher com que parte da história e como queremos rimar em cada momento, ou seja, não se trata de devermos imitar a história mas sim de devermos **aprender com a história**. Também por esse motivo é importante conhecer o que se passou e como, qual a origem e a razão que em cada momento conduziu ao resultado que temos actualmente.

A interpretação do processo de geração da forma das ruas permite apreender e evidenciar que a coerência e legibilidade que hoje encontramos em alguns espaços nem sempre existiu e comumente resultaram de uma edificação desfasada no tempo, sendo resultado de operações diversas e muitas vezes com propósitos distintos. Em cada momento, a procura do **acordo das partes e do todo** da cidade é a procura da **criação de beleza**, e portanto de **legibilidade**, num espaço por natureza **diverso** e **inacabado**, em **mutação constante**. Um **acordo de espaços e de tempos distintos**.

Não é desejável, e também não é sequer possível, a edificação contemporânea reproduzir a sucessão de acontecimentos que deram origem aos tecidos urbanos complexos e consolidados que estudámos e igualmente recusamos a cópia de elementos de um contexto físico e temporal específico para a contemporaneidade. No entanto, acreditamos que se pode partir das características morfológicas e morfogenéticas dos elementos que tipificámos por forma a informar criativamente a produção de novos tecidos urbanos, que igualmente tenham capacidade de transformação e evolução, que sejam legíveis e coerentes, regrados apesar de complexos, unos apesar de diversos, ordenados apesar de comportarem espaço para a existência de excepções e adequação a preexistências.



Como observámos ao longo da segunda parte da dissertação, dedicada à **Origem**, existem temas mais pertinentes que outros para a explicação da origem da forma das ruas. Se no caso da cidade de Lisboa a **configuração do sítio** tem um papel essencial na geração da forma da rua, particularmente do seu traçado, já a distinção entre as ruas de **iniciativa** privada ou pública não é tão essencial, sendo mais determinante para as afinidades tipo-morfológicas que se estabelecem entre as ruas a **época** e o **propósito ou a função principal** que é definida *a priori* por quem promove a abertura e edificação. Quanto aos tipos de **concepção** ou ideia subjacente à criação e aos modos de **produção** da rua, são temas que nos permitem ordenar tipologicamente a diversidade de ideias essenciais que existem na génese da composição do espaço da rua e seus processos de produção mas, acima de tudo, são-nos úteis pela capacidade de tornar evidente a **transversalidade** que existe **no tempo** no recurso a estes tipos de concepção e produção e, portanto, a **intemporalidade** dos vários tipos de **concepção** e de **produção** da rua e a decorrente capacidade da sua utilização no momento presente.

A decomposição da **Forma** da rua em **traçado**, **secção transversal** e **partição**, permitiu, para além da elaboração das tipologias respectivas, reconhecer quais os principais temas que se revelam em cada um

destes componentes da forma. Deste modo, reconhecem-se nas ruas de Lisboa afinidades predominantes: do **traçado** com o **lugar** que o suporta; da **secção transversal** com o **período cultural** de abertura ou reperfilamento e de edificação dos seus lados; e da **partição** com o **uso ou papel urbano** que é escolhido para a rua pela sociedade em cada momento.

Como vimos, estas relações são predominantes mas não são exclusivas e existem casos de traçados que ultrapassam as condicionantes do sítio, de secções que saem da regra, normalmente legal, que as enquadra em cada momento, e de partições que permanecem inalteradas suportando as diferentes necessidades imediatas da *polis* em cada período. Estas variantes constituem também variantes tipológicas excepcionais que, apesar de menos numerosas, contribuem para a diversidade morfológica que caracterizámos e classificámos.

Em qualquer dos casos, as relações, agora óbvias, que se estabelecem entre os distintos elementos morfológicos contribuem para a construção de uma **hierarquia espacial** que se traduz na **legibilidade da cidade**. Conforme observámos, o **reforço** do papel ou nível na **hierarquia** do traçado urbano de cada rua nas várias componentes em que decompusemos a **forma**, em larga medida, permite **edificar a inteligibilidade** da cidade.

675

Assim, interessa ainda abordar questões que de forma mais ou menos directa constituam referência para a **concepção e edificação crítica de ruas inteligíveis a partir dos tipos identificados no caso de Lisboa**, ou a partir da utilização de uma metodologia semelhante aplicada a outros contextos onde certamente encontraremos tipos similares e também tipos necessariamente distintos pela especificidade desses contextos.



fig. 01 • Ana Hatherly, *As ruas de Lisboa*, 1977. Coleção do Centro de Arte Moderna da Fundação Calouste Gulbenkian.

“...em determinadas circunstâncias, a regularidade não é desejável nem pertinente e são as formas deformadas que constituem a solução geométrica mais adequada à questão colocada.”⁶

Alain Borie, Pierre Micheloni, Pierre Pinon, *Forme et déformation des objets architecturaux et urbains*

III. Forma, Função e Lugar. A adequação recíproca.

677

A **forma** da rua pode ser condicionada pela **função** ou **propósito** que existiu no momento de criação ou recriação. No entanto, a **volatilidade da função** em relação à **intemporalidade da forma** e a abstracção formal que resulta de uma rua pensada apenas para cumprir uma função específica de modo eficiente, por vezes maquinal, e informada por um contexto cultural determinado no tempo apenas pode gerar um modelo imitável, pouco complexo e sem carácter individual. Ou seja, a forma que é gerada exclusivamente pela função não é suficiente para a individualização de uma rua com carácter.

Quando a **forma** da rua é gerada, em maior ou menor medida, pelo seu **lugar de suporte**, herda uma **memória** do lugar que mimetiza uma ordem ancestral presente no território. A configuração de um lugar pode ter semelhanças com a de outro mas é única, cada contexto é irrepetível, logo cada rua também é criada com um carácter próprio e individual, distinto mas articulado com as restantes a partir das relações territoriais que são mimetizadas. Neste sentido, as **condicionantes** naturais e humanas não são entendidas como contrariedades mas como **elementos de composição geradores** que, em maior ou menor grau, evidenciam na **forma da rua** a **memória do lugar**.⁷

Este princípio de edificação de uma forma legível da rua e da cidade, que podemos associar à edificação da beleza da cidade, parece-nos assim partir mais da ideia da *concinnitas*⁸ Albertiana, ou de harmonia, do que da aplicação de um ou mais modelos reproduzíveis. A edificação da legibilidade da cidade encontra-se portanto sempre dependente do acordo com o lugar preexistente.

⁶ BORIE, Alain, MICHELONI, Pierre, PINON, Pierre, *Forme et déformation des objets architecturaux et urbains*, Parenthèses, Marseille, 2006. pg. 6.

⁷ “Os traços permitem também identificar, na cidade, projectos “potenciais”. Tenho sempre no espírito a ideia de que o projecto urbano já está presente mas escondido no território, o que é outra maneira de se considerar a unicidade do tempo onde passado, presente e futuro estão indissociavelmente associados na acção.” in HUET, Bernard, “Une génétique urbaine” in *Urbanisme* n.º 303, 1998. pp. 56-59.

⁸ Para Alberti a noção de beleza está intimamente enraizada com a de *concinnitas*, de harmonia do todo e das relações entre as partes a partir das noções de *numerus*, *finitio* e *collocatio*. No entanto, a cidade, considerada pelo mesmo como a edificação mais digna, não pode ser cristalizada ou abdicar da sua própria natureza evolutiva.

Como observámos, é relativamente recorrente e intemporal por exemplo o mimetismo das características da topografia, como uma cumeada, um vale ou uma costa, na definição do traçado de um arruamento. Morfologicamente, o traçado sinuoso do Regueirão dos Anjos, que resulta de um processo de sedimentação no tempo, é substancialmente distinto do eixo rectilíneo da Avenida Almirante Reis, delineado e aberto num momento preciso. No entanto ambos partilham a génese do traçado na mesma linha de vale dos Anjos. A edificação de uma rua numa dobra da topografia tem a capacidade de reforçar um elemento natural do território, logo contribui para a permanência de uma lembrança ou **memória do lugar**, cujas vantagens imediatas passam por facilitar uma **empatia entre os habitantes e o lugar** que é criada ao transpor uma **ordem primordial do lugar** de suporte para a composição dos novos espaços urbanos.

A **relação genética** que se estabelece entre o **lugar** preexistente e a **forma** da rua não anula a possibilidade de acomodar no seu espaço funções que se elejam como predominantes, mas não exclusivas, e definir um carácter contemporâneo para a rua, que contribuam tanto para a sua especificidade como para a escolha, definição e reforço do seu papel hierárquico no contexto urbano ordenado de que faz parte. Ou seja, a génese da rua a partir do contexto pode ser materializada com forma e partição diversa de modo a cumprir um propósito específico enquanto preserva a ordem do lugar; trata-se então de uma questão de **adequação recíproca** entre o **modelo** idealizado e o **lugar** através de meios relativamente parcimoniosos, independentemente da geometria ser mais ou menos “*rígida*”.⁹ Por outras palavras, nas ruas legíveis da cidade de Lisboa o **espírito do lugar** não se opõe ao **espírito do tempo** e, mais do que submissão de um a outro trata-se de uma adequação recíproca entre o modelo ideal abstracto e o lugar específico na edificação da rua que acaba por gerar a **diversidade complexa mas ordenada**, e por consequência legível, dos traços que encontramos na cidade.

⁹ Como abordámos por exemplo no **Capítulo 08** dedicado ao **Traçado** da rua.

“Porque agora parece que o importante é utilizar o estilo arquitectónico da moda - independentemente do contexto e das tradições (...). Esquecendo que é mais importante seguir o estilo do lugar do que o estilo do tempo.”¹⁰

Erik Gunnar Asplund, *“Peligros Arquitectonicos actuales para Estocolmo: Los Edificios de Apartamentos”*

IV. Forma, Lugar e Tempo.

Genius Loci e a continuidade do tempo longo & Genius Saeculi e a ruptura inovadora.

679

A elaboração desta tipo-morfologia das ruas de Lisboa permitiu-nos sistematizar com economia um *corpus* muito diverso de elementos morfológicos. Nas sínteses finais de cada capítulo sublinhámos os **princípios essenciais de composição** de cada um dos **tipos** de ruas de Lisboa que definimos. No entanto, estes princípios essenciais que enunciámos, grande parte deles com origem numa pragmática adequação de modelos urbanos a contextos específicos que podem em muitos casos integrar o simples **senso comum**,¹¹ não nos parecem suficientes *per si* para criar novas ruas mas demonstram ter grande utilidade no reconhecimento de um *espírito do lugar* ou *genius loci*.¹² Ou seja, este quadro tipo-morfológico das ruas permite reconhecer racionalmente as características morfológicas e morfogenéticas que mais perduram no **tempo longo**, logo que estão mais presentes na definição do carácter das ruas e por extensão do espaço público da cidade.

A criação de novos elementos pode partir destas características e princípios de composição de modo a cumprir um propósito de **adequação ao lugar**¹³ que permita a **legibilidade** da nova cidade **em continuidade** com a preexistente. Apesar disso, a criação encontra-se dependente da inovação para gerar elementos verdadeiramente novos. Acreditamos por isso que a criação de novas ruas que possam constituir novos factos urbanos, novos factos culturais, podem e devem recorrer à análise tipo-morfológica no sentido da sua integração na continuidade de um **contexto urbano e geográfico específico**, mas apenas ao assumir o momento presente de cada proposta, ao assumir o *espírito da época*, o *genius saeculi*,¹⁴ e recorrer à inven-

¹⁰ ASPLUND, Erik Gunnar, *“Peligros Arquitectonicos actuales para Estocolmo: Los Edificios de Apartamentos”* in PELÁEZ, José Manuel Lopes (ed.), *Erik Gunnar Asplund. Escritos 1906-1940*, Biblioteca de Arquitectura, El Croquis Editorial, Madrid, 2002.

¹¹ Por exemplo o urbanista George Meyer-Heine, que chegou a coordenar a elaboração do *Plano Geral de Urbanização de Lisboa* na década de 1960, afirmava que o urbanismo é acima de tudo bom senso. Cf. DIAS COELHO, Carlos, *A Complexidade dos Traçados*, dissertação de Doutoramento em Planeamento Urbanístico. Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa, 2002 (documento policopiado), p. 529.

¹² NORBERG-SCHULZ, Christian, *Genius Loci, Paesaggio, Ambiente, Architettura*, Electa, Milão, 1979.

¹³ “Apenas quando compreendemos os nossos lugares seremos capazes de participar criativamente e de contribuir para a sua história.” NORBERG-SCHULZ, Christian, *Genius Loci, Paesaggio, Ambiente, Architettura*, Electa, Milão, 1979.

¹⁴ *Genius Saeculi* é o termo latino que está na origem da palavra alemã *Zeitgeist*, de origem anterior mas particularmente divulgada a partir da

tiva e aos processos muitas vezes intuitivos do acto de projecto é possível introduzir a **ruptura** necessária à criação de novos elementos que sejam também significantes no **contexto cultural da época** que se vive em cada momento.¹⁵

Este é, na essência, o **princípio do processo e da crítica tipológica**: a introdução de adaptações graduais, rupturas ligeiras, provenientes das especificidades de um momento contextual específico, que se acumulam no tempo longo até originarem elementos distintos mas que partilham características tipológicas, podíamos dizer genéticas, com os anteriores, com o inicial. Mas os novos elementos necessitam não só de uma **relação com os elementos antecedentes** que elegemos mas também de uma essencial **relação com o seu contexto** ou resultam desenraizados, portanto é também uma questão de **migração de princípios e regras**, portanto de **adequação recíproca** como referimos, e não uma questão de migração formalista ou decalque imediatista de um local para outro.¹⁶

Parte da teoria da evolução por selecção natural de Darwin aborda a **especiação alopátrica**,¹⁷ ou seja, a origem de novas espécies devido ao isolamento geográfico. Essa parte em particular da teoria da evolução das espécies serviu para basear diversos estudos que foram elaborados na segunda metade do século XX¹⁸ e início deste século sobre os tentilhões das ilhas Galápagos e as suas **variações específicas**, que se deduzem ter sido causadas pela **adaptação aos diferentes contextos** em que se desenvolveram. Um dos últimos estudos,¹⁹ ainda em curso, avança uma hipótese curiosa mas significativa a propósito da influência humana na evolução dos tentilhões: as condicionantes das paisagens naturais e agrestes que promovem a diversificação na natureza podem ser suavizadas pelas actividades humanas, portanto anulando a necessidade de adaptação ao meio.

Assim como a **anulação das condicionantes** do *habitat* dos tentilhões foi causada pela maior facilidade de encontrar alimento, aparentemente gerando a **anulação de factores morfológicos** das diferentes espécies, a maior facilidade de aplicação de modelos urbanos e arquitectónicos genéricos a lugares distintos, proporcionada pelos avanços tecnológicos e construtivos, contribuiu para a **anulação das diferenças** que formam o carácter do sítio e a identidade do lugar; ou seja, a aplicação de modelos abstractos globais sem atenção às particularidades locais resulta na diluição do *genius loci*.

difusão da *Filosofia da História* de Hegel. Literalmente significa o espírito da época ou do tempo presente, correspondendo ao espírito intelectual e cultural dominante num determinado momento no tempo e que tem a capacidade de alterar a percepção que existiu até aí do mundo que nos envolve. Portanto capaz de ter uma acção transformadora e criativa sobre o mesmo.

¹⁵ “Transportamos connosco imagens de arquitecturas que nos marcaram. Estas podem suscitar questões na nossa mente. Mas com esta base ainda não nasce nenhum projecto novo, nenhuma arquitectura nova. Cada projecto exige imagens novas. As nossas imagens “antigas” apenas nos podem ajudar a encontrar as novas.” ZUMTHOR, Peter; *Pensar a Arquitectura*, Gustavo Gili, Barcelona, 2005.

¹⁶ Aliás, foram os equívocos e as alterações na utilização do conceito de tipologia que o banalizaram até à sua crise na década de 1970 e que configurou a dissolução do conceito de tipo devido ao uso formalista em que se caiu já na década de 1980. Cf. MONTANER, Josep Maria, *A Modernidade Superada. Arquitectura, Arte e Pensamento do século XX*, Gustavo Gili, Barcelona, 2001.

¹⁷ Tradução livre de *alopatric speciation*, ou seja, o surgimento de novas espécies devido à alteração do meio em que vivem.

¹⁸ Particularmente por Rosemary e Peter Grant. A esse propósito veja-se GRANT, B. Rosemary and GRANT, Peter R., “Speciation and the evolution of Darwin’s finches” in *Açoreana*, Suplemento 7, 2011. pp. 75-91.

¹⁹ DE LEÓN, L. F., RAEYMAEKERS, J. A.M., BERMINGHAM, E., PODOIS, J., HERREL, A. and HENDRY, A. P. (2011), “Exploring possible human influences on the evolution of Darwin’s finches” in *Evolution*, vol. 65, 2011. pp. 2258–2272. doi: 10.1111/j.1558-5646.2011.01297.x

“Todo pensamento deve incluir a razão e a intuição como processos básicos e complementares.”²⁰

Josep Maria Montaner, *A Modernidade Superada. Arquitectura, Arte e Pensamento do século XX*

V. A importância da memória dos traços e o papel do espírito criador do Homem.

Ajudar o Tempo na edificação de ruas de uma cidade inteligível.

681

Na cidade, parte da importância que atribuímos à sua **forma** é a de transportar consigo a **memória** de si mesma, ou seja, a memória do *locus* da cidade. A **memória** revela-se importante por ser a faculdade que nos permite criar **laços afectivos**,²¹ seja com um ser ou com um sítio, e em relação à cidade em particular permite que os seus habitantes e visitantes criem laços e se identifiquem com o espaço, que o reconheçam e que o apropriem como seu na partilha quotidiana que fazem do mesmo.

Na cidade de Lisboa a forma do espaço público e por consequência das ruas reflecte a **permanência de traços** ao longo do tempo, esses traços que têm maior longevidade têm capacidade de transportar em si a **memória do lugar** e também da **cidade**. Tratam-se de traços que independentemente de manterem a sua natureza ancestral ou não, permanecem sulcados no lugar no tempo longo. Não podemos de deixar de associar esta longevidade dos traços à etimologia da palavra rua que partilha com *ruga* o significado de **sulco provocado pelo tempo**.²² A **edificação ao longo do tempo** encontra-se **impressa** na natureza do próprio significado de rua, revelando-se essa sedimentação na sua configuração individual e única.

Enquanto edificação no **tempo longo**, a rua é necessariamente resultado de diferentes acções e pode ser entendida como uma **edificação colectiva**, uma concepção e produção partilhada por distintos indivíduos e vontades em acção, portanto uma acção criadora conjunta ao longo do tempo que podemos designar como sedimentação ou como a acção criadora do tempo. Este **tempo criador** é responsável pela configuração da maior parte das ruas da cidade, aquelas que resultam de processos de **produção por sedimen-**

²⁰ MONTANER, Josep Maria, *A Modernidade Superada. Arquitectura, Arte e Pensamento do século XX*, Gustavo Gili, Barcelona, 2001. p. 79.

²¹ Por exemplo o protagonista do filme “Memento”, de 2000 e realizado por Christopher Nolan, por não conseguir criar novas memórias, não conseguia criar laços afectivos com ninguém. No conto “Memento Mori” de Jonathan Nolan, que esteve na base do argumento do filme, pode ler-se “You can’t have a normal life anymore. You must know that. How can you have a girlfriend if you can’t remember her name? Can’t have kids, not unless you want them to grow up with a dad who doesn’t recognize them. Sure as hell can’t hold down a job. Not too many professions out there that value forgetfulness. Prostitution, maybe. Politics, of course. No. Your life is over. You’re a dead man.”

²² A este propósito consultar na **Primeira Parte** o **Capítulo 03 . Os nomes das formas ruas em Lisboa**, dedicado às designações toponímicas.

tação e cuja forma reflecte a constante tensão entre os diversos agentes que edificam a cidade, algo que é impossível de mimetizar por uma só pessoa num momento determinado.²³ No entanto, em cada acção singular, que pode nem sempre ser coerente com a anterior, estamos a contribuir para a construção da forma e do carácter do lugar através de uma acção conjunta criadora do tempo. Assim, **cada acção individual contribui para a edificação de um todo colectivo** cujo acordo que muitas vezes lhe reconhecemos não tem origem num projecto singular mas acaba por ser dada pelo próprio **tempo**, aqui entendido como uma **sucessão de acções que configuram o espaço**, como um verdadeiro **processo criador**.

A **beleza da cidade**, e por extensão das suas ruas, não pode ser entendida como algo imutável e cristalizado pela própria natureza **dinâmica** do artefacto urbano. Parece-nos que a beleza da cidade, ao fundar-se na harmonia e no acordo das suas partes, terá de ser uma harmonia em **constante reacerto ou reedificação**, ou seja, uma **harmonia mutável gerada no tempo longo**.²⁴ Apenas quando entendemos a nossa acção como parte da acção de um tempo longo somos capazes de agir com consciência do sítio e para o sítio, do tempo e para o tempo. Desse modo criaremos ruas da cidade e não apenas ruas na cidade, acreditando que as ruas, para serem inteligíveis e constituírem um todo coerente com os restantes elementos morfológicos, devem não só existir no espaço da cidade como também devem pertencer à cidade e ao sítio que as acolhe. Como os filhos herdam genes dos progenitores, apesar de serem distintos dos seus antepassados e seguramente terem especificidades que os autonomizam e individualizam, as ruas devem herdar uma **identidade genética do lugar** que se revele na sua **forma** e perdure no **tempo**. Esta identidade genética pode ser apreendida através da elaboração de um quadro tipo-morfológico como parte do próprio processo de projecto.

No tempo longo, reconhecemos a **permanência de traços** do lugar na composição destas ruas de Lisboa, mesmo quando existem fortes processos de redesenho e reconstrução da cidade.²⁵

Por exemplo nos casos da *Baixa Pombalina* e das *Avenidas Novas*, processos de **aparente grande ruptura** com a cidade preexistente, para além das evidentes transformações, encontramos fragmentos e **traços do tecido urbano antecedente**. Na cidade “*à continuité de vie*”, Lavedan²⁶ distinguiu entre as **permanências** e as **persistências** desses fragmentos e impressões que se podem identificar nos traçados e direcções nas cidades quando enunciou a *Lei da Persistência do Plano* que Pierre Pinon recuperou recentemente²⁷. Nestes

²³ DIAS COELHO, Carlos, *A Complexidade dos Traçados*, dissertação de Doutoramento em Planeamento Urbanístico. Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa, 2002, p. 530.

²⁴ Parece-nos que a proposta de Saverio Muratori que venceu o concurso em 1959 para o novo bairro em *Barene di San Giuliano*, em Mestre, Veneza, composta por três estádios evolutivos (*Estuario I, Estuario II e Estuario III*) que procuravam justificar a proposta final na evolução do próprio tecido urbano de Veneza, é um exemplo de uma tentativa de dominar singularmente e num só instante essa harmonia complexa da cidade que apenas encontramos gerada no tempo longo.

²⁵ Como por exemplo as persistências e permanências de traços nos casos da *Baixa Pombalina* e das *Avenidas Novas* que abordámos no **Capítulo 02 . O tempo e a forma das ruas em Lisboa**, dedicado aos períodos de crescimento urbano significativos e às ruas que os caracterizam.

²⁶ LAVEDAN, Pierre, *Qu'est-ce que l'urbanisme? Introduction à l'histoire de l'urbanisme*, Paris, 1926.

²⁷ PINON, Pierre, “Défense et illustration de la “Loi de persistance du plan”. Le problème de la survivance du tracé des rues dans les villes françaises d'origine antique” in BALLEST, Pascale, DIEUDONNÉ-GLAD, Nadine, SALIOU, Catherine (dir.), *La Rue dans l'Antiquité. Définition, aménagement, devenir*, Presses Universitaires de Rennes, 2008.

exemplos de Lisboa encontramos também as **persistências** e **permanências** que, em cada caso, facilitaram a posterior **apropriação** e **reconhecimento** da cidade nova pelos habitantes em cada momento. Para além da maior inteligibilidade gerada pela **continuidade** de **elementos** morfológicos, **direcções**, **traços**, **fragmentos** e **toponímia**, fruto de uma capacidade de **integração** e **adequação** dos mesmos nos novos traçados, existe um sentido de **eficiência** da intervenção, um princípio de **economia** no acto de projectar e propor. Ou seja, o traçado das novas ruas interpretou caminhos antigos e seguiu os sentidos dos seus traços. Nestes casos, a síntese entre os modelos urbanos de cada tempo e a *mimese* criativa dos lugares conformou a nova cidade a partir da sua memória.

A **conciliação** destes traços significantes do **carácter do lugar** com a **inovação** introduzida pelos traços que desenham uma nova fase da cidade sempre dependeu do génio humano²⁸ e da sua capacidade criativa. Apenas o génio humano, a capacidade de reflexão e síntese do Homem, é capaz de **conciliar o espírito do lugar com o espírito do tempo**, de adequar ao local as influências globais que informam a cultura arquitectónica e urbana contemporânea, ou seja, de inovar com memória.

683

A legibilidade a partir da memória morfológica e morfogenética dos elementos que compõem a cidade é um valor da sua forma e por extensão da forma das ruas. Acreditamos que cada intervenção que procure a beleza do objecto urbano deve, em cada momento, contribuir de modo consciente para a acção do tempo criador na edificação de um *locus* por natureza diverso e em constante mutação.

Alberti defendia que se deviam corrigir os defeitos das obras que eram ou se podiam tornar belas e que apenas as obras com defeitos irreparáveis deviam ser demolidas. Quando aborda a questão dos defeitos das obras, no início do Livro X, revê os defeitos tratados a partir do capítulo 8 do Livro IX do *De Re Aedificatoria*, e introduz aqueles que têm uma outra origem: *“Tanto nos edifícios públicos como nos privados há defeitos como que congénitos e inatos que vêm do arquitecto e há outros que são trazidos de outra proveniência; e de entre estes há uns que podem ser corrigidos pela arte e pelo engenho e outros que de modo nenhum podem ser emendados.. (...) As coisas que se encontram num estado tal que de modo nenhum podem ser melhoradas, a não ser que se alterem todas as suas linhas, essas não têm mais correcção do que serem demolidas para se fazerem de novo. Mas não insisto nesta questão. Nós prosseguiremos com aquelas que podem, correctamente e manualmente, tomar mais cómodas; e, em primeiro lugar, as públicas. Destas a maior [a mais importante segundo a tradução de Françoise Choay e Pierre Caye] e mais vasta é a cidade, ou melhor, a região da cidade.”*²⁹ Existe também aqui uma busca pela harmonia e inteligibilidade da obra edificada. Se considerarmos o Urbano genérico e fragmentado como uma cidade imperfeita, com defeitos que impossi-

²⁸ Como afirma Pierre von Meiss, *“Todas as tentativas para tornar o projecto um processo principalmente dedutivo falhou. Mesmo o computador não pôde, até agora, modificar esta situação. Isto não é apenas devido à dimensão cultural da arquitectura, mas também pela impossibilidade de definir com antecedência todas as nuances importantes de um problema de arquitectura e urbanismo. Na realidade, o projecto em si é um instrumento de pesquisa do problema a colocar e não simplesmente a procura de uma solução!”* in VON MEISS, Pierre, *De la forme au lieu + de la tectonique. Une introduction à l'étude de l'architecture*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, 2012 [1986], p. 334.

²⁹ ALBERTI, Leon Battista, *Da Arte Edificatória*, Trad. do Latim de Arnaldo Monteiro do Espírito Santo, Introdução, notas e revisão disciplinar de Mário Júlio Teixeira Krüger, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 2011. (Livro X – I, pp. 623-625).

bilitam a sua inteligibilidade, e recordarmos que os espaços da Cidade que hoje encontramos consolidada nem sempre o foram, e se o “*verdadeiro trabalho urbanístico consiste em saber distinguir o permanente e o efémero, o superficial e o artificial.*”,³⁰ então a elaboração de um quadro tipo-morfológico das ruas de Lisboa é apenas um princípio para a eterna³¹ reedificação da obra de arquitectura mais digna, a Cidade.³²

³⁰ MANGIN, David, PANERAI, Philippe, *Projet Urbain*, Parenthèses, Marseille, 1999, p. 162.

³¹ Entendemos a Cidade como uma obra eterna não só pela sua natureza dinâmica e contínua reedificação mas também porque a Cidade é o lugar onde encontramos tempos sobrepostos no mesmo espaço. No final da primeira cena do primeiro acto de Parsifal, podemos inferir que é na proximidade da eternidade que o tempo se transforma em espaço, tornando-se ambos num só.

³² “(...) embora eu me dê conta de que por natureza, como dizem, todas as coisas que se formam começam a crescer a partir de princípios insignificantes, apraz-me, todavia, começar pelos edifícios de maior dignidade. / *LIVRO II - Todos têm direito à cidade e a todos os serviços públicos que dela fazem parte.*” ALBERTI, Leon Battista, *Da Arte Edificatória*, Trad. do Latim de Arnaldo Monteiro do Espírito Santo, Introdução, notas e revisão disciplinar de Mário Júlio Teixeira Krüger, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 2011. (Livro IV – I e II, p. 284). e também: “... os edifícios públicos devem ser eternos.” ALBERTI, Leon Battista, *Da Arte Edificatória*, Trad. do Latim de Arnaldo Monteiro do Espírito Santo, Introdução, notas e revisão disciplinar de Mário Júlio Teixeira Krüger, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 2011. (Livro IX – VIII, p. 612).

"PARSIFAL

*I hardly move,
Yet far I seem to have come.*

GURNEMANZ

*You see, my son, time
Changes here to space.*

*[The woods disappear, and in a rocky wall, there opens a gateway through which they pass.
Trumpets. A peal of bells, swelling and dying. Gurnemanz and Parsifal enter the mighty Hall
of Grail Castle.]*

GURNEMANZ

*Now take good heed and let me see,
If you be a fool and pure,
What knowledge may be granted you."*³³

Richard Wagner, *Parsifal*, Cena I, Acto I

³³ WAGNER, Richard, *Parsifal*, Cena I, Acto I, Bühnenweihfestspiel (stage dedication play) in three acts, Premiere 26 July 1882, Bayreuth (Festspielhaus).

Referências Bibliográficas

Referências Bibliográficas

AAVV

689

AAVV

A Praça nos Açores, Inventário do Espaço Público, coord. Carlos Dias Coelho, José Lamas, Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa e Direcção Regional do Ordenamento do Território e Recursos Hídricos, Ponta Delgada, 2005.

AAVV

A Praça em Portugal, Inventário de Espaço Público - Continente, 3 vol., coord. Carlos Dias Coelho, José Lamas, Direcção Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano, Lisboa, 2007.

AAVV

A Praça do Comércio, Revista Monumentos, I, Setembro, 1994

AAVV

A Rua. Espaço, Tempo, Sociabilidade, org. Graça Índias Cordeiro, Frédéric Vidal, Livros Horizonte, Lisboa, 2008.

AAVV

Architecture Culture 1943 - 1968, A document Anthology, ed. Joan Ockman, Columbia University, CBA/Rizzoli, 1993.

AAVV

Architecture, Theory, since 1968, ed. Michael Hays, Columbia University Graduate School of Architecture, Planning and Preservation, New York, MIT Press, Cambridge, Massachusetts, London, England, 2000.

AAVV

Arqueologia Medieval, 7 - Actas do Colóquio "Lisboa, encruzilhada de muçulmanos, judeus e cristãos (850º aniversário da reconquista de Lisboa)", dir: Cláudio Torres, Ed. Afrontamento, Porto, 2001.

AAVV

Atlas of the Dutch Urban Block, ed. Susanne Komossa, Han Meyer, Max Risselada, Sabien Thomaes and Nynke Jutten, THOTH publishers Bussum, The Netherlands, 2005.

AAVV

Baixa Pombalina, Revista Monumentos, 21, Setembro, 2004.

AAVV

Boulevards, rondas, parkways... des concepts de voies urbaines, coord. Jean-Loup Gourdon, Ann-Caroll Werquin, Alain Demangeon et alli, Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et constructions publiques, Éditions Lavoisier Diffusion, 1998.

AAVV

Exposição Mundial de Lisboa de 1998, relatório / rapport / report / informe, Expo 98, Lisboa, 1998.

AAVV

Cidade e Democracia. 30 anos de transformação urbana em Portugal, coord. Álvaro Domingues, Argumentum, Lisboa, 2006.

AAVV

Documentos para a história da Expo'98. 1989-1992, Parque Expo 98, Lisboa, 1999.

AAVV

Future City, ed. Stephen Read, Jürgen Rosemann, Job van Eldijk, Spon Press, New York, 2005.

AAVV

Guia ilustrado de 25 árvores de Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa, 2010.

AAVV

Guia Urbanístico e Arquitectónico de Lisboa, Associação dos Arquitectos Portugueses, Lisboa, 1987.

AAVV

La arquitectura de la no-ciudad, Cátedra Jorge Oteiza, Universidad Pública de Navarra, Pamplona, 2004.

AAVV

La Rue dans L'Antiquité, Définition, Aménagement, Devenir, dir. Pascale Ballet, Nadine Dieudonné-Glad, Catherine Saliou, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 2008

AAVV

La U urbana. El libro blanco de las calles de Barcelona, FAD, Ajuntament de Barcelona, Barcelona, 2009 [2005].

AAVV

La Ville Régulière. Modèles et tracés, dir. Xavier Malverti, Pierre Pinon, Picard, Paris, 1997.

AAVV

Lisboa 1758, o plano da Baixa Hoje, Catálogo da Exposição, coord. Ana Tostões e Walter Rossa, Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa, 2005.

AAVV

Lisboa, conhecer, pensar, fazer cidade, Centro de Informação Urbana de Lisboa, Catálogo, coord. Helena Barreiros, Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa, 2001.

AAVV

Lisboa e o Marquês de Pombal, Catálogo de Exposição, Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa, 1982.

AAVV

Lisboa em movimento / Lisbon in motion 1850-1920, Livros Horizonte, Lisboa 94, Lisboa, 1994.

AAVV

Lisboa, Utopias na Viragem do Milénio, Lisboa, CML, 2001.

AAVV

Lisboa quinhentista. A imagem e a vida da cidade, Catálogo da Exposição, coord. Irisalva Moita, Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa, 1983.

AAVV

Lisbon Expo 98 – Projects, Editorial Blau, Lisboa, 1996.

AAVV

Lo Urbano en 20 autores contemporáneos, ed. Ángel Martín Ramos, Edicions UPC, ETSAB, Barcelona, 2004.

AAVV

Lisboa quinhentista. A imagem e a vida da cidade, Catálogo da Exposição, coord. Irisalva Moita, Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa, 1983.

AAVV

Metamorfosi della Città, coord. Leonardo Benevolo, Garzanti Scheiwiller, 1996.

AAVV

Morphologie Urbaine et Parcellaire, ed. Pierre Merlin, Ernesto D'Alfonso, Françoise Choay, Presses Universitaires de Vincennes, Paris, 1988.

AAVV

O Livro de Lisboa, coord. Irisalva Moita, Lisboa 94, Livros Horizonte, 1994.

AAVV

O Ser Urbano. Nos Caminhos de Nuno Portas, coord. Nuno Grande, Catálogo de Exposição, INCM e Guimarães 2012 Capital Europeia da Cultura, 2012.

AAVV

On Streets, ed. Stanford Anderson, MIT Press, 1986.

AAVV

Paesaggi ibridi . highway, multiplicity, Skira, Milão, 1996.

AAVV

Plano Director / Master plan / Expo 98, Expo 98, Lisboa, 1995.

AAVV

Streets, Critical Perspective on Public Space, Ed. Zeynep Çelik, Diane Favro, Richard Ingersoll, University of California Press, Los Angeles, California, 1994.

AAVV

Revista Rossio: Estudos de Lisboa, 0, dir. Jorge Ramos de Carvalho, Câmara Municipal de Lisboa - Gabinete de Estudos Olisiponenses, 2012.

AAVV

Revista Rossio: Estudos de Lisboa, 1, dir. Jorge Ramos de Carvalho, Câmara Municipal de Lisboa - Gabinete de Estudos Olisiponenses, 2013.

AAVV

Revista Rossio: Estudos de Lisboa, 2, dir. Jorge Ramos de Carvalho, Câmara Municipal de Lisboa - Gabinete de Estudos Olisiponenses, 2013.

AAVV

Revista Rossio: Estudos de Lisboa, 3, dir. Jorge Ramos de Carvalho, Câmara Municipal de Lisboa - Gabinete de Estudos Olisiponenses, 2014.

AAVV

Teoria da Arquitectura, do renascimento até aos nossos dias, Taschen, s/l, 2003.

AAVV

Teoria e Crítica de Arquitectura - Século XX, coord. José Manuel Rodrigues, Ordem dos Arquitectos e Caleidoscópio, Lisboa, 2010.

AAVV

Ternos Passeios, Um Manual para melhor entendimento e fruição dos espaços públicos, Instituto de Promoção Ambiental/ IPAMB e Câmara Municipal de Lisboa – Pelouro de Ambiente e Espaços Verdes, com apoio do programa Ambiente, Lisboa, 1997.

AAVV

Theorizing a new agenda for Architecture, an anthology of architectural Theory, 1965-1995, ed. Kate Nesbitt, Princeton Architectural Press, New York, 1996.

AAVV

The built form of western cities, ed. T. R. Slater, Leicester University Press, Great Britain, 1990.

AAVV

The Urban Design Reader, ed. Michael Larice, Elizabeth Macdonald, Routledge, 2006.

AAVV

Tipologia Architettonica e Morfologia Urbana, il dibattito italiano – antologia 1960 – 1980, ed. Michele Caja, Martina Landsberger, Sílvia Malcovati, Libraccio editore, Milano, 2012 [2010].

AAVV

Typological Process and Design Theory, ed. Attilio Petruccioli, Proceedings of the international symposium sponsored by the Aga Khan Program for Islamic Architecture at Harvard University and the Massachusetts Institute of Technology, MIT, Cambridge, 1995.

AAVV

Voies Publiques, Histoires & pratiques de l'espace public à Paris, dir. Simon Texier; Pavillon de l'Arsenal, Picard, Paris, 2006.

A

AKASAKA, Makoto

Advocacy of Vista-Heritage. The important role of viewing to mountain forsetting in Japan. in 15th ICOMOS General Assembly and International Symposium: 'Monuments and sites in their setting - conserving cultural heritage in changing townscapes and landscapes', 17 – 21 de Outubro, Xi'an, China, 2005.

ALARCÃO, Jorge

“A Cidade Romana em Portugal: A Formação de “Lugares Centrais” em Portugal, da Idade do Ferro à Romanização” e “A Cidade Romana em Portugal: Renovação Urbana em Portugal na Época Romana” in *Cidades e História*, Fundação Calouste Gulbenkian, 1987. pp. 35-127.

ALBERTI, Leon Battista

L'Art d'Édifier, traduit du latin, présenté et annoté par Pierre Caye et Françoise Choay, Éditions du Seuil, Paris, 2004 [1485].

ALBERTI, Leon Battista

Da Arte Edificatória, traduzido por Mário Kruger e Arnaldo do Espírito Santo, Fundação Calouste Gulbenkian, Serviço de Educação e Bolsas, Lisboa, 2011 [1485].

ALEGRE, Alexandra Nave et al

“A Reabilitação das Casas de Rendas Económicas das Células I e II do Bairro de Alvalade” in *Urbanismo*, n.º 6, ano 2, Boletim da Direcção Municipal de Planeamento e Gestão Urbanística, Câmara Municipal de Lisboa, 1999, pp. 10-15.

ALEGRIA, Joana Fernandes

A Arquitectura Pombalina na Rua da Madalena, Dissertação de Mestrado apresentada no Instituto Superior Técnico, Lisboa, 2008.

ALEXANDER, Christopher

“The city is not a tree” in *Arquitectura* n.º 94, 1968 [1965].

ALMEIDA, Pedro Vieira de

“Sistema de notação espacial” in *Arquitectura*, n.º 137, Julho/Agosto 1980, p. 53.

ALMEIDA, Pedro Vieira de, et ali

“Memória Descritiva” in *Telheiras Sul - Plano de Pormenor das Céluas I a 7, 16 e 17*, Junho 1974.

ALVES, José Felicidade

Conquista de Lisboa aos Mouros em 1147, Livros Horizonte, Lisboa, 2004.

ALVES CORREIA, Fernando

Manual do Direito do Urbanismo, vol. I, Almedina, Coimbra, 2006 (3ª ed.).

AMADO, Ana

A Rua Direita nas Cidades Portuguesas. Leitura Tipo-Morfológica do Elemento Urbano, Dissertação de Mestrado em Desenho Urbano e Projecto de Espaço Público, Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa, 2012.

AMADO, Ana, LEITE, João

“A Rua como elemento urbano estruturante na génese da cidade portuguesa, Rua Direita vs. Estrada Comercial” in *Da Baixa Pombalina a Brasília, Iluminismo e Contemporaneidade em países de Língua Portuguesa - Estruturas Urbanas*, org. Gazzaneo, Luiz Manoel; Amora, Ana Albano, UFRJ/ FAU, coleção PROARQ, Rio de Janeiro, 2010. pp. 267-288.

ANSAY, Pierre, SCHOONBRODT, René

Penser la Ville. Choix de textes philosophiques, Archives d'Architecture Moderne, Bruxelles, 1989.

APPLEYARD, Donald

Livable Streets, Berkeley, Los Angeles, University of California Press, London, 1981.

693

ARAÚJO, Norberto de

Inventário de Lisboa, vols. I-12, Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa, 1944-1956.

ARAÚJO, Norberto de

Peregrinações em Lisboa, vols. I-15, Vega, Lisboa, 2ª ed. 1993.

ARGAN, Giulio Carlo

On the Typology of Architecture in Architectural Design n.º 33, Dezembro 1963.

ARGAN, Giulio Carlo

Progetto e Destino, Milano, 1965.

ARGAN, Giulio Carlo

“*Tipologia, Simbologia, Allegorismo...*”, Bollettino del Centro Internazionale A. Palladio, 1959 in PATETTA, Luciano, *Historia de la Arquitectura, Antología Crítica*, Herman Blume, Madrid, 1984.

ARNAUD, Jean-Luc

Analyse Spatiale, Cartographie et Histoire Urbaine, [Parcours Méditerranéens], Série Territoires, Traces et Tracés, Éditions Parenthèses /MMSH, Paris, 2008.

ARISTÓTELES

Política, edição bilingue, Vega, Universidade / Ciências Sociais e Políticas, 1998.

ASCHER, François, APPEL-MULLER, Mireille

La Rue est à nous... tous! The street belongs to all of us!, Édition Au diable vauvert, 2007.

ASPLUND, Erik Gunnar

“*Peligros Arquitectonicos actuales para Estocolmo: Los Edificios de Apartamentos*” in *Escritos 1906-1940*, ed. José Manuel López Pelaéz, Biblioteca de Arquitectura, El Croquis Editorial, 2002.

AUGE, Marc

Non-lieux. introduction à une anthropologie de la surmodernité, Éditions du Seuil, Paris, 1992.

AUZELLE, Robert

Clefs pour l'urbanisme, Seghers, s/l, 1971.

AUZELLE, Robert, JANKOVIC, Ivan

Encyclopédie de l'urbanisme, Vincent Fréal et C. Éditeurs, Paris, s.d.

AYMONINO, Carlo

O Significado das Cidades, Editorial Presença, Lisboa, 1984.

AYMONINO, Carlo

“El Estudio de los Fenómenos Urbanos” in Análisis Urbano. Textos. Gianfranco Caniggia, Carlo Aymonino, Massimo Scolari, ed. Alfonso del Pozo y Barajas, Instituto Universitario de Ciencias de la Construcción, Sevilla, 1997, p. 67-140. [1966].

AYMONINO, Carlo et alli

Origenes y desarrollo de la ciudad moderna, Venezia, Cluva, 1984.

AYMONINO, Carlo et alli

Aspetti e problemi della tipologia edilizia: documenti del corso di caratteri distributivi degli edifici, anno accademico 1963-1964, Venezia, Cluva, 1965.

AYMONINO, Carlo et alli

Per un'idea de città, la ricerca del grupo Architettura e Venezia: 1962-1974, Venezia, Cluva, 1984.

AZÚA, Félix de; DUQUE, Félix; FERNANDEZ-GALIANO, Luis; MENDONZA, Eduardo; MONEO, Rafael; DELGADO, Manuel; VERDU, Vincente

La arquitectura de la no-ciudad, Cátedra Jorge Oteiza, Universidad Pública de Navarra, Pamplona, 2004.

BACON, Edmund N.

Design of Cities, Revised Edition, The Viking Press, Inc., New York, 1974 [1967].

B

BALLON, Hilary (ed.)

The Greatest Grid. The Master Plan of Manhattan 1811-2011, Museum of the City of New York and Columbia University Press, New York, 2012.

BAÑALES, José Luis, FRAGA, Francisco Javier

Elementos de Composición Urbana, edicions UPC, Barcelona, 1998.

BANHA DA SILVA, Rodrigo

“Olisipo” in La Gestión de los Residuos Urbanos en Hispania. Xavier Dupré Raventós (1956-2006) In Memoriam, ed. Josep Anton Remolà Vallverdú, Jesús Acero Pérez, Instituto de Arqueología de Mérida, CSIC - Junta de Extremadura - Consorcio de Mérida, Mérida, 2011.

BANHA DA SILVA, Rodrigo

“Urbanismo de Olisipo: a zona ribeirinha” in Actas das Sessões do II Colóquio Temático – Lisboa Ribeirinha, Padrão dos Descobrimentos, 2 a 4 de Julho de 1997, CML, Departamento de Património Cultural, Divisão de Arquivos, 1997. pp. 43 - 67.

BARATA, Paulo Martins

“Telheiras: o Espírito Lagom” in J.A., n.º 205, Março/Abril 2002, pp. 60-61.

BARROCA, Mário Jorge

“Medidas Padrão Medievais Portuguesas” in Revista da Faculdade de Letras: História, série II, vol. 09, 1992, pp. 53-86.

BRANDÃO, João

Grandeza e abastança de Lisboa em 1552, ed. e notas a cargo de J. F. Alves, Livros Horizonte, Lisboa, 1990 [1552].

BENEVOLO, Leonardo

Corso di disegno. La descrizione dell'ambiente, Gius. Laterza & Figli Spa, Roma-Bari, 1975.

BENEVOLO, Leonardo

L'arte e la città antica, Gius. Laterza & Figli Spa, Roma-Bari, 1975.

BENEVOLO, Leonardo

L'arte e la città medioeval, Gius. Laterza & Figli Spa, Roma-Bari, 1975.

BENEVOLO, Leonardo

L'arte e la città moderna dal XV al XVIII secolo, Gius. Laterza & Figli Spa, Roma-Bari, 1975.

BENEVOLO, Leonardo

L'arte e la città contemporanea, Gius. Laterza & Figli Spa, Roma-Bari, 1975.

BENEVOLO, Leonardo, GIURA LONGO, Tomaso, MELOGRANI, Carlo

Tres lecciones sobre los modelos de proyectación de la ciudad moderna, Gustavo Gili, Barcelona, 1975.

BENTO D'ALMEIDA, Patrícia Beirão da Veiga

Bairro(s) do Restelo, Panorama Urbanístico e Arquitectónico, Dissertação de Doutoramento em História da Arte Contemporânea, apresentada na Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 2013.

BIANCA, Stefano

Urban Form in the Arab World. Past and Present, Thames and Hudson, London, 2000.

BLUMENFELD, Hans

The Modern Metropolis: Its Origins, Growth, Characteristics, and Planning, ed. Paul D. Spreiregan, MIT Press, Cambridge, 1967.

BLUTEAU, Raphael

Vocabulário português & latino, áulico, anatómico, arquitectónico..., Real Collegio das Artes da Companhia de Jesus, Coimbra / Officina de Pascoal da Sylva, Lisboa, 1712-28.

BOHIGAS, Oriol

Contra la incontinencia urbana. Reconsideración moral de la arquitectura y la ciudad, Electa, Barcelona, 2004.

BOHIGAS, Oriol

"The Street, La Strada" in *Domus n.º 800-810*, rivista mensile di architettura, arredamento, arte, Marzo 1998.

BONET CORREA, António

Las Claves del Urbanismo, Editorial Planeta, Barcelona, 1995.

BORIE, Alain, MICHELONI, Pierre, PINON, Pierre

Forme et déformation des objets architecturaux et urbains, Parenthèses, Paris, 2006 [1978].

BORIE, Alain, MICHELONI, Pierre, PINON, Pierre

Formes Urbaines et Sites de Méandres, G.E.F.A.U., C.O.R.D.A., 1981.

BOURDIER, Marc

"La rue à Tokyo" in *Textos críticos do Relatório Final do Projecto de Investigação "A Rua em Portugal – Inventário Morfológico"* (PTDC/AUR/65532/2006).

BUSQUETS, Joan

"La Forma del Carrers de Barcelona" in *La U Urbana. El Libro Blanco de las calles de Barcelona*, FAD, Ajuntament de Barcelona, Barcelona, 2009.

BUSQUETS, Joan

Barcelona. The urban evolution of a compact city, Harvard University Graduate School of Design, Nicolodi, Rovereto (Itália), 2005.

C

CABRAL, Manuel Morais Villaverde

A evolução de Lisboa e a Rua das Portas de Santo Antão (1879-1926), Dissertação de Mestrado em História da Arte Contemporânea, apresentada na Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 1997.

CAETANO, Carlos

A Ribeira de Lisboa na Época da Expansão Portuguesa (séculos XV a XVIII), Pandora, Lisboa, 2004.

CALADO, Maria, LOBO, Margarida de Sousa, FERREIRA, Vítor Matias

Atlas de Lisboa. A cidade no Espaço e no Tempo, Câmara Municipal - Gabinete de Estudos Olisiponenses, Ministério do Planeamento e da Administração do Território - Centro Nacional de Informação Geográfica, Ed. Contexto, Lisboa, 1993.

CALADO, Maria, LOBO, Margarida de Sousa, MATIAS FERREIRA, Vítor

“Lisboa” in *Atlas histórico de ciudades europeas*, Península Ibérica, dir: Manuel Guàrdia, Francisco Xavier Monclús, José Luis Oyón, Salvat, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, ed. Salvat, Barcelona, 1994. pp. 95-125.

CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA

A urbanização do sítio de Alvalade, Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa, 1948.

CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA

Plano Estratégico, Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa, 1992.

CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA

Plano Director Municipal, Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa, 1994

CAMARINHAS, Catarina

L'Urbanisme de Lisbonne. Eléments de théorie appliquée, dissertação de Doutoramento em Aménagement et Urbanisme apresentada na Université Paris IV - Sorbonne, Paris, 2009.

CANIGGIA, Gianfranco

“Permanenze e mutazione nel tipo edilizio e nei tessuti di Roma (1889 – 1930)” in *Tradizione e innovazione nell'architettura di Roma capitale. 1870 – 1930*, ed. Giuseppe Strappa, Roma, 1989.

CANIGGIA, Gianfranco

Studi per una operante storia delle città. Lettura di una città: Como, Centro Studi di Storia Urbanistica, Roma, 1963

CANIGGIA, Gianfranco, MAFFEI, Gian Luigi

“Lectura de las Preexistencias antiguas en los Tejidos Urbanos Medievales” in AAVV, *Análisis Urbano*, ed. Alfonso del Pozo, Instituto Universitario de Ciencias de la Construcción, Sevilla, 1997, p. 27-60.

CANIGGIA, Gianfranco, MAFFEI, Gian Luigi

Composizione architettonica e tipologia edilizia, 1. Lettura dell'edilizia di base, Venezia, 1979.

CANIGGIA, Gianfranco, MAFFEI, Gian Luigi

Composizione architettonica e tipologia edilizia, 2. Il progetto nell'edilizia di base, Venezia, 1984

CANIGGIA, Gianfranco, MAFFEI, Gian Luigi

Architectural Composition and Building Typology. Interpreting Basic Building, Alinea Editrice, Firenze, 2001 [1979]

CANIGGIA, Gianfranco, MAFFEI, Gian Luigi

Tipologia de la Edificación, estructura del espacio antropico, Celeste Ediciones, Madrid, 1995 [1979].

CANIGGIA, Gianfranco

Ragionamenti di tipologia. Operatività della tipologia processuale in architettura, Alinea Editrice, Firenze, 1997.

CARITA, Hélder

Bairro Alto, Tipologias e modos arquitectónicos, Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa, 1990.

CARITA, Hélder

Lisboa manuelina e a formação de modelos urbanísticos da Época Moderna (1495-1521), Livros Horizonte, Lisboa, 1999.

CASTEX, Jean, PANERAI, Philippe

“Prospettive della tipomorfologia / Prospects for typomorphology” in *Lotus International 36*, Electa, Milano, 1982, pp. 9-99.

CASTEX, Jean, PANERAI, Philippe

“Notes sur la structure de l'espace urbain” in *Architecture d'aujourd'hui 153*, 1970, pp. 30-33.

CASTEX, Jean, CELESTE, Patrick, PANERAI, Philippe
Lecture d'une ville. Versailles, Editions Moniteur, Paris, 1980.

CASTILHO, Júlio de
A Ribeira de Lisboa. Descrição Histórica da Margem direita Tejo, desde a Madre-de-Deus até Santos-o-Velho, Imprensa Nacional, Lisboa, 1893.

CATALDI, Giancarlo
Per una scienza del territorio: Studi e note Saggi e documenti 6, Biblioteca di Architettura, Firenze, 1977.

CATALDI, Giancarlo, MAFFEI, Gian Luigi, VACCARO, Paolo
"Saverio Muratori and the Italian school of planning typology" in Urban Morphology n. °6, Birmingham, 2002.

CHOAY, Françoise
Urbanisme, Utopies et Réalités, une anthologie, Éditions du Seuil, Paris, 1965.

CHOAY, Françoise
Le Sens de la ville, Éditions du Seuil, 1972.

CHOAY, Françoise
A Regra e o Modelo, Editora Perspectiva, São Paulo, 1985.

CHOAY, Françoise
L'Allegorie du Patrimoine, Éditions du Seuil, Paris, 1982.

CHOAY, Françoise
"Le Règne de L' Urbain et la Mort de la Ville" in La ville: art et architecture en Europe, 1870 - 1993, Éditions du Centre Pompidou, Paris, 1994, pp. 26 - 35.

CHOAY, Françoise
"El Reino de lo Urbano e la Muerte de la Ciudad" in Lo Urbano en 20 autores contemporaneos, ed. Angel Martin Ramos, Edicion UPC, Barcelona, 2004, pp. 61-72,

CHOAY, Françoise
"De la ville à l'urbain" in Urbanisme 309, 1999, pp. 6-8.

COHEN, Jean-Louis
Eugène Hénard, Études sur l'architecture et les transformations de Paris, Éditions de La Villette, Paris, 2012.

COLQUHOUN, Alan
Typology and design method in Theorizing a new agenda for Architecture, an anthology of architectural Theory, 1965-1995, ed. Kate Nesbitt, Princeton Architectural Press, New York, 1996. pp. 250-257. [Arena 83, Junho 1967].

COLLINS, George, COLLINS, Christiane
Camillo Sitte: The Birth of Modern City Planning, with a translation of the 1889 Austrian edition of his City Planning According to Artistic Principles, Dover, Mineola, New York, 2006 [1986].

CONZEN, M.R.G.
Alnwick, Northumberland: A study in town-plan analysis, London: Institute of British Geographers, 1960.

CORBOZ, André
"El Territorio como Palimpsesto" in AAVV, Lo urbano en 20 autores contemporáneos, ed. Ángel Martín Ramos, Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona, Edicions UPC, Barcelona, 2004.

COSTA, João Pedro
Bairro de Alvalade, Um paradigma no urbanismo português, Livros Horizonte, Faculdade de Arquitectura – UTL, Lisboa, 2002.

COSTA, João Pedro

La ribera entre proyectos. Formación y Transformación del Territorio Portuario, a Partir Del Caso De Lisboa, dissertação de Doutoramento em Urbanismo, apresentada na Universitat Politècnica de Catalunya, Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori, Barcelona, 2007.

COSTA, João Pedro

“O Quarteirão. Elemento experimental no desenho da cidade contemporânea” in DIAS COELHO, Carlos (coord.) et alli, *Cadernos de Morfologia Urbana. Estudos da Cidade Portuguesa, n.º I - Os Elementos Urbanos*, Argumentum, Lisboa, 2013.

COSTA, Sandra Vaz

O País a Régua e Esquadro - Urbanismo, Arquitectura, e Memória na Obra Pública de Duarte Pacheco, IST Press, Lisboa, 2011.

CROCE, Benedetto

La Storia come pensiero e come azione, Laterza, Bari, 1939.

CULLEN, Gordon

A Paisagem Urbana, Edições 70, 1996 [Architectural Press, 1971].

D

DIAS COELHO, Carlos,

A Complexidade dos Traçados, Dissertação para obtenção de grau de Doutor em Planeamento Urbanístico, apresentada na Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa, 2002.

DIAS COELHO, Carlos (coord.) et alli

Cadernos de Morfologia Urbana. Estudos da Cidade Portuguesa, n.º I - Os Elementos Urbanos, Argumentum, Lisboa, 2013.

DIAS COELHO, Carlos

“A forma da Rua. Um Debate no Advento do Urbanismo” in *Textos críticos do Relatório Final do Projecto de Investigação “A Rua em Portugal – Inventário Morfológico”* (PTDC/AUR/65532/2006).

DIAS COELHO, Carlos, CARVALHO SANTOS, Thereza

“O capital genético das redes de espaços públicos: mutações e persistências” in *Ordem, Desordem, Ordenamento - Urbanismo e Paisagem*, org. Luiz Manoel Gazzaneo, Ana Albano Amora, UFRJ/FAU/PROARQ, Rio de Janeiro, 2009. pp. 284-303.

DIAS COELHO, Carlos, COSTA, João Pedro

“As Estruturas Verdes como elemento da estrutura Urbana: Tipologias de Espaços Verdes em Lisboa e a sua aplicação no planeamento urbanístico” in *Ar – Cadernos da FA / UTL, n.º I*, Dezembro de 2001. pp.16-23.

Dicionário da Língua Portuguesa, Porto Editora, Porto.

Dicionário Priberam da Língua Portuguesa [on line], 2008-2013, <http://www.priberam.pt/>, [consultado em Março de 2011]

DE LEÓN, L. F., RAEYMAEKERS, J. A.M., BERMINGHAM, E., PODOS, J., HERREL, A. and HENDRY, A. P.

“Exploring possible human influences on the evolution of Darwin’s finches” in *Evolution*, vol. 65, 2011. pp. 2258–2272. doi: 10.1111/j.1558-5646.2011.01297.x

DUARTE, Carlos

“A arquitectura Portuguesa - Dos Anos Trinta à Actualidade” in AAVV, *Tendências da Arquitectura Portuguesa*, Catálogo de Exposição, Lisboa, 1987, pp. 9-21.

F

FERNANDES, José Manuel

“O Lugar da cidade Portuguesa” in *Povos e Culturas, n.º 2*, 1987, Centro de Estudos dos Povos e Culturas de Expressão Portuguesa, Universidade Católica Portuguesa, Lisboa, pp. 79-112.

FERNANDES, Sérgio Padrão

“O Traçado. O sítio e a forma da cidade” in DIAS COELHO, Carlos (coord.) et alli, *Cadernos de Morfologia Urbana. Estudos da Cidade Portuguesa, n.º I - Os Elementos Urbanos*, Argumentum, Lisboa, 2013. pp. 37 - 57.

FERNANDES, Sérgio Padrão

“A Matriz Linear dos Traçados da Cidade Portuguesa: Representação mental e concepção de um sistema de movimento” in Anais do Seminário Internacional Representações da Cidade no mundo lusófono e hispânico, org. , Luiz Manoel Gazzaneo, UFRJ - FAU, Rio de Janeiro, 2013.

FERNANDES, Sérgio Padrão

“Malha, Traçado e Tempo. A Aplicação do Traçado na Criação da Cidade Portuguesa” in Patrimônio e Paisagem em Espaços Lusófonos e Hispânicos, org. , Luiz Manoel Gazzaneo, UFRJ - FAU, Rio de Janeiro, 2012. pp. 40-64.

FERNANDES, Sérgio Padrão

“A Matriz de Assentamento no Traçado da Cidade Portuguesa. Identidade, Complexidade e Intemporalidade” in Actas do 2.º Seminário Internacional da AEAULP - Palcos da Arquitectura, FAUTL, Lisboa, 2012. pp. 312-324.

FERNANDES, Sérgio Padrão

“A Evolução dos Traçados: a formação da identidade cultural do espaço urbano português” in Espaços Culturais e Turísticos em Países Lusófonos. Desenvolvimento Urbano e Turismo, org. , Luiz Manoel Gazzaneo, UFRJ - FAU, Rio de Janeiro, 2011. pp. 95-117.

FERNANDES, Sérgio Padrão

“Génese e Forma dos Traçados da Cidade Portuguesa. Morfologia, Tipologia e Sedimentação” in Actas do IV Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori, Universitat Politècnica de Catalunya, Volumen 01 - Teoria e Història de la Ciudad, Barcelona, 2011. pp. 65-82.

FERNANDES, Sérgio Padrão

“Os Traçados da Baixa de Lisboa e a Ribeira como Ideia de Cidade” in Da Baixa Pombalina a Brasília. Iluminismo e Contemporaneidade em Países e Espaços de Língua Portuguesa – II. Cidades e Espacialidade, org. Luiz Manoel Gazzaneo, UFRJ - FAU, Rio de Janeiro, 2010. pp. 46-69.

FERREIRA, Maria Júlia

“O Bairro Social do Arco do Cego - uma aldeia dentro da cidade de Lisboa” in Análise Social, vol. xxix (127), 1994 (3.º), pp. 697-709.

FERREIRA, Vítor Matias

Lisboa, A Metrópole e o Rio, Bizâncio, Lisboa, 1997.

FERREIRA, Vítor Matias

A cidade de Lisboa: de Capital do Império a centro da Metrópole, Publicações D. Quixote, Lisboa, 1987.

FOCILLON, Henri

Vie des formes, Quadrige, 2013. [PUF, 1943].

FRAMPTON, Kenneth

História crítica da arquitectura moderna, Martins Fontes, São Paulo, 1997 [1980].

FRANÇA, José-Augusto

Lisboa, História Física e Moral, Livros Horizonte, Lisboa, 2008.

FRANÇA, José-Augusto

A sétima colina. Roteiro Histórico-Artístico, Lisboa 94, Livros Horizonte, Lisboa, 1994.

FRANÇA, José-Augusto

Lisboa: Urbanismo e Arquitectura, Livros Horizonte, Lisboa, 2005.

FRANÇA, José-Augusto

Lisboa Pombalina e o Iluminismo, Bertrand, Lisboa, 1983 [1965].

FUERTES, Pere

Espacio umbral, [on line] disponível na web em: <http://habitar.upc.edu/2013/09/18/espacio-umbral/>, [consultado em 18 de Setembro de 2013].

G

GANDELSONAS, Mário

X-Urbanism: Architecture and the city, Princeton Architectural Press, New York, 1999.

GANDELSONAS, Mario

The Urban Text, Chicago Institute for Architecture and Urbanism Book, MIT Press, Cambridge, 1991.

GARCÍA Y BELLIDO, António

Urbanística de las grandes ciudades del mundo antiguo, Instituto Español de Arqueología, SL, 1985

GASPAR, Jorge

Aspectos da dinâmica funcional do centro de Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, Lisboa, 1972.

GASPAR, Jorge

“A morfologia urbana de padrão geométrico na Idade Média” in Finisterra - Revista portuguesa de Geografia, vol. IV, n.º 8, Centro de Estudos Geográficos da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, Lisboa, 1969, pp. 198-215.

GASPAR, Jorge

“A propósito da originalidade da cidade muçulmana” in Finisterra - Revista portuguesa de Geografia, vol. III, n.º 5, Centro de Estudos Geográficos da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, Lisboa, 1968, pp. 19-31.

GEORGE, Pedro Conceição Silva

O terciário e a condição da cidade, Dissertação para obtenção de grau de Doutor em Planeamento Urbanístico, apresentada na Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa, 1993.

GEORGE, Pedro et alli

“Àrea metropolitana de Lisboa 1970-2001, De la monopolaritat a la matricialitat emergent” in L’explosió de la ciutat, Morfologies, mirades i mocions, Antonio Font ed., Col·legi d’Arquitectes de Catalunya, Forum Barcelona 2004, Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España, Barcelona, 2004.

GIEDEON, Siegfried

Space, Time and Architecture, the growth of a new tradition, Harvard University Press, Cambridge, 1997 [1941].

GIOVANNONI, Gustavo

L’urbanisme face aux villes anciennes, Édition du Seuil, 1998.

GÓIS, Damião de

Descrição de Lisboa em 1554, traduzido do latim por J. F. Alves, Livros Horizonte, Lisboa, 1988.

GOMES, Luís Miguel Martins

Geometria nos traçados urbanos de fundação portuguesa: o Tratado da Ruação de José Figueiredo Seixas, Dissertação de Mestrado defendida no ISCTE, Lisboa, 2007.

GOMES DE BRITO, J. J.

Ruas de Lisboa, 3 vol., Livraria Sá da Costa, Lisboa, 1935.

GONÇALVES, Iria

“Na Ribeira de Lisboa em Finais da Idade Média” in Um olhar sobre a cidade medieval, Revista Patrimonia Historica, Cascais, 1996.

Cascais, 1996.

GONÇALVES, Iria,

“Posturas Municipais e vida urbana na Baixa Idade Média: o exemplo de Lisboa” in Um olhar sobre a cidade medieval, Revista Patrimonia Historica, Cascais, 1996.

GONÇALVES, Iria

“Uma realização urbanística medieval: o calcetamento da Rua Nova de Lisboa” in Um olhar sobre a cidade medieval, Revista Patrimonia Historica, Cascais, 1996.

GONÇALVES, Fernando

Evolução Histórica do Direito do Urbanismo em Portugal (1851-1988), LNEC, Lisboa, 1989.

GRANT, B. Rosemary; GRANT, Peter R.

"Speciation and the evolution of Darwin's finches" in *Açoreana, Suplemento 7*, 2011. pp. 75-91.

Grupo de Investigación HABITAR (X. Monteys; M. Mària; P. Fuertes; A. Puigjaner; R. Sauquet; C. Marcos; E. Callís; C. Fernández)

Rehabitar en nueve episodios, libro recopilatorio, Gobierno de España, Universitat Politècnica de Catalunya, Lampreave, Madrid, 2012.

GUERREIRO, Maria Rosália

O território e a edificação: O papel do suporte físico natural na génese e formação da cidade portuguesa, Dissertação de Mestrado em Desenho Urbano, ISCTE, 2002.

GUERREIRO, Maria Rosália

"Spatial Analyses in Urban Morphology. A Geometry for Organic Cities; Lisbon Case Study" in *Transformations of Urban Form. From Interpretations to Methodologies in Practice*, VI International Seminar on Urban Form, Università Degli Studi di Firenze, July 1999, FK1.21-24.

GUIDONI, Enrico

La ville européenne. Formation et signification du quatrième au onzième siècle, Pierre Mardaga éditeur, Liège, 1981 [1978].

H

HALL, Peter

Ciudades del mañana, Historia del urbanismo del siglo XX, Ed. del Serval, Barcelona, 1996.

HEREU, Pere; MONTANER, Josep Maria; OLIVERAS, Jordi

Textos de Arquitectura de la Modernidad, Editorial Nerea S.A., 1994.

HILLMAN, James

"Walking" in HILLMAN, J; WHYTE, H.; ERICKSON, A.; *The city as dwelling: Walking, Sitting, Shaping*, The University of Dallas, Irving, Texas, 1980.

HILLMAN, James,

El Pensamiento del corazón. Anima Mundi: el retorno del alma al mundo, Siruela, Madrid, 1999.

HILLMAN, James

"The virtues of caution. A call to awaken our aesthetic responses." in *Ressurgence & Ecologist magazine, issue 213*, July/August 2002.

HUET, Bernard

"Une génétique urbaine" in *Urbanisme, n.º 303*, 1998. pp. 56-59.

HUET, Bernard

"L'Architecture contre la Ville" in *Revista AMC*, Paris, Décembre 1986.

J

JACOBS, Allan B.

Great Streets, The MIT Press, Cambridge, 1993.

JACOBS, Allan B., MACDONALD, Elizabeth, ROFÉ, Yodan

The Boulevard Book: History, Evolution, Design of Multiway Boulevards, MIT Press, 1993.

JACOBS, Jane

The Death and Life of Great American Cities, Rondon, Nova Iorque, 1961.

JORGE, Filipe, CALADO, Maria, MENDES, Clara
Lisboa Vista do Céu, Argumentum, Lisboa, 1994.

JUNG, Carl Gustav
Arquetipos e inconsciente colectivo, Paidós, Barcelona, 1981.

K

KAHN, Gustave
L'esthétique de la rue, Infolio, 2008 [1900].

KEIL DO AMARAL, Francisco
Lisboa, uma Cidade em transformação, Europa-América, Lisboa, 1960.

KOOLHAAS, Rem
“Generic City” in KOOLHAAS, Rem, MAU, Bruce, *S, M, L, XL*, 010 Publishers, Rotterdam, 1995, pp. 1247-1264. [1994]

KOMOSSA, Susanne
The Dutch urban block and the public realm: Models, rules, ideals, Vantilt, Rotterdam, 2010.

KOSTOF, Spiro
The city shaped: Urban Patterns and Meanings Through History, Thames and Hudson, London, 1991.

KOSTOF, Spiro
The city assembled: The Elements of Urban Form Through History, Thames and Hudson, London, 1991.

KRIER, Robert
El espacio urbano, Ed. Gustavo Gili, Barcelona, 1981.

KRIER, Robert
Town Spaces, Birkhäuser – Publishers for Architecture, Basel, 2003.

KRUGER, Mário
“A arte de investigação em arquitectura” in *ECDJ*, n.º 5, FCTUC - Departamento de Arquitectura, Coimbra, Dezembro 2001. p. 22-39.

KRÜGER, Mário
“A Forma Construída” in *Arquitectura e Vida* n.º 60, Lisboa, Maio de 2005, pp 61-67.

KRÜGER, Mário et alli
“A Morfologia da Cidade de Lisboa: da época Medieval à cidade actual” in *Técnica*, Nº 1/96, 1996, pp 49-70.

KRÜGER, Mário
Leslie Martin e a Escola de Cambridge, edições do Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, Coimbra, 2005.

L

LAMAS, José
Morfologia Urbana e Desenho da Cidade, Fundação Calouste Gulbenkian – Fundação para a Ciência e Tecnologia, Lisboa, 2.ª ed. 1999.

LAVEDAN, Pierre
Géographie des Villes, Gallimard, 1959, 1ª ed. 1936.

LAVEDAN, Pierre
Qu'est-ce que l'urbanisme? Introduction à l'histoire de l'urbanisme, Paris, 1926.

LE CORBUSIER

Por uma arquitetura, Martins Fontes, São Paulo, 2004 [1923].

LE CORBUSIER

La Charte d'Athènes, Éditions de Minuit, s/l, 1957.

LE CORBUSIER

Maneira de pensar o Urbanismo, Publicações Europa-América, Sintra, 1977.

LE CORBUSIER

O Urbanismo, Martins Fontes, São Paulo, 1992.

LE CORBUSIER

The Modulor + The Modulor 2, Birkhäuser, Paris, 2000 [fac-simile ed. 1954].

LEGUAY, Jean Pierre

“La rue: élément du paysage urbain et cadre de vie dans les villes du Royaume de France et des Grands Fiefs aux XIV^{ème} et XV^{ème} siècles” in *Le paysage urbain au Moyen Age, Actes du XI^{ème} Congrès des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur*, Lyon, 1981.

LEITE, João

A estrada comercial. Interpretação morfológica de um novo elemento urbano na metrópole de Lisboa, Dissertação apresentada para a obtenção do grau de Mestre em Desenho Urbano e Projecto de Espaço Público, Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa, 2012.

LERUP, Lars

After the city, The MIT Press, Cambridge, Massachusetts, London, 2000.

LIPSKY, Florence

La Grille sur les Collines, The Grid meets de Hills, Ed. Parenthèses, Marseille, 1999.

LISBOA, Maria Helena

Os Engenheiros em Lisboa. Urbanismo e Arquitectura (1850-1930), Livros Horizonte, Lisboa, 2002.

LOYER, François

Paris. XIX^e siècle. L'Immeuble et la Rue, Fernand Hazan, Paris, 1987.

LYNCH, Kevin

A Imagem da Cidade, Edições 70, 1982 [The MIT Press, 1960].

M

MACEDO, Luís Pastor de

Lisboa de lés-a-lés, subsídios para a história das vias públicas da cidade, 5 vol., Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa, 1960.

MACHADO, António dos Santos

Unidade e multiplicidade do “espaço - rua” como suporte do crescimento, Dissertação para obtenção do grau de Doutoramento em Planeamento Urbanístico, apresentada na Faculdade de Arquitectura de Lisboa na Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa, 1994.

MALFROY, Sylvain

“Urban Tissue and the idea of Urban Morphogenesis” in *Typological Process and Design Theory*, ed. Attilio Petruccioli, Aga Khan Program for Islamic Architecture at Harvard University and Massachusetts Institute of Technology, Seminar Proceedings, Series I, Volume I, Cambridge, 1998, pp. 19-33.

MANGIN, David

La Ville Franchisée, formes et structures de la ville contemporaine, Éditions de La Villette, Paris, 2004.

MANTAS, VASCO GIL

“As cidades marítimas da Lusitânia” in Les villes de Lusitanie romaine. Hiérarchies et territoires. (Talence, le 8-9 décembre 1988), Editions du CNRS, Paris, 1990. pp. 149-205.

MARSHALL, Stephen

Streets & Patterns, Spon Press, New York, 2005.

MARTÍ-ARÍS, Carlos

Las Variaciones de la Identidad. Ensayo sobre el tipo en arquitectura, Ediciones del Serbal, Barcelona, 1993.

MARTINS, Miguel Gomes

“Lisboa Ribeirinha. Principais factores de modelação espacial.” in Actas das Sessões do I Colóquio Temático – O Município de Lisboa e a Dinâmica Urbana (séculos XVI-XIX), Padrão dos Descobrimentos, 8 a 11 de Março de 1995, CML, Pelouro da Cultura, Divisão de Arquivos, 1995.

MARTINS, Pedro

A Persistência das Formas Urbanas. Leitura das pré-existências romanas na morfologia da cidade portuguesa, Projecto Final de Mestrado, Especialização em Urbanismo, Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa, 2013.

MARTINS BARATA, José Pedro

Pensar Lisboa, Livros Horizonte, Lisboa, 1989.

MATOS SEQUEIRA, Gustavo de

“A acção da Câmara Municipal de Lisboa na Exposição do Mundo Português” in Revista Municipal, ano II, n.º 6, Câmara Municipal de Lisboa - Direcção dos Serviços Centrais, Lisboa, Outubro/Dezembro 1940. pp. 24 - 28.

MATOS SEQUEIRA, Gustavo de

O Carmo e a Trindade, 3 vol., Publicações Culturais da Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa, 1967.

MEISS, Pierre von

De la forme au lieu + de la tectonique, Une introduction à l'étude de l'architecture, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, 2012 [1986].

MENDES, Maria Clara (coord.), DIAS COELHO, Carlos; CARNEIRO, Luís; FONTE, Maria Manuela; FERNANDES, Sérgio; PROENÇA, Sérgio; CARLOS, Gilberto; RIZZONE, Alberto

Urbanismo Colonial, Os Planos de Urbanização nas Antigas Províncias Ultramarinas, 1934-1974, 3 vol., Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa, 2007. (ed. policop.)

MERLIN, Pierre

L'Urbanisme, Presses Universitaires de France, Paris, 1991.

MERLIN, Pierre, CHOAY, Françoise

Dictionnaire de L'Urbanisme et de l'Aménagement, Presses Universitaires de France, 1988.

MONTANER, Josep Maria

Arquitectura y Crítica, Gustavo Gili, Barcelona, 1999.

MONTANER, Josep Maria

A Modernidade Superada. Arquitectura, Arte e Pensamento do século XX, Gustavo Gili, Barcelona, 2001 (1ª ed. 1997).

MONTANER, Josep Maria

Depois do movimento moderno. Arquitectura da segunda metade do século XX, Gustavo Gili, Barcelona, 2001 (1ª ed. 1993).

MONTEIRO, Cláudio

Escrever Direito por linhas rectas. Legislação e planeamento urbanístico na Baixa de Lisboa (1755-1833), LAAFDL, Lisboa, 2010.

MONTEYS, Xavier

“O Edifício Comum. Casas lisboetas” in DIAS COELHO, Carlos (coord.) et alii, *Cadernos de Morfologia Urbana n.º I - Os Elementos Urbanos*, Argumentum, Lisboa, 2013. pp.188-205.

MONTEZ, Paulino

Lisboa. Alcântara/Alvito. Extensão Noroeste da Cidade. Plano do Bairro Económico Doutor Oliveira Salazar, col. Estudos de Urbanismo em Portugal pelo Arquitecto Paulino Montez n.º 2, Lisboa, Julho 1938.

MORAIS, João Sousa, ROSETA, Filipa

Os Planos da Avenida da Liberdade e seu prolongamento, Livros Horizonte, Lisboa, 2005.

MORRIS, Anthony E. J.

Historia de la forma urbana. Desde sus orígenes hasta la Revolución Industrial, Ed. Gustavo Gili, Barcelona, 1991.

MOUDON, Anne Vernez

“Urban Morphology as an emerging interdisciplinary field” in *Urban Morphology I*, ISUF, 1997, pp. 3-10.

MOUDON, Anne Vernez

“Teaching Urban Form” in *Journal of Planning Education and Research 14*, Association of Collegiate Schools of Planning, 1995, pp. 123-133.

MOUDON, Anne Vernez

“Getting to Know the Built Landscape: Typomorphology.” in *Ordering Space: Types in Architecture and Design*, ed. K. Franck and L. Schneekloth, Van Nostrand Reinhold, New York, 1994.

MOUDON, Anne Vernez

Public Streets for Public Use, Columbia University Press, 1991.

MOUDON, Anne Vernez

“The role of typomorphological studies in environmental design research” in *The Environmental Design Research Association, EDRA 20, Changing Paradigms*, Proceedings, Oklahoma City, 1989.

MOUDON, Anne Vernez

Built for Change: Neighborhood Architecture in San Francisco, MIT Press, Cambridge, 1986.

MURATORI, Saverio

Studi per una operante storia urbana di Venezia, Istituto Poligrafico dello Stato, Roma, 1960.

MURATORI, Saverio, BOLLATI, MARINUCCI

Studi per una operante storia urbana di Roma, Istituto Poligrafico dello Stato, Roma, 1963.

MURTEIRA, Maria Helena da Cunha

“Lisboa da Restauração às Luzes – Uma análise da evolução urbana.” in *Actas das Sessões do I Colóquio Temático: O Município de Lisboa e a Dinâmica Urbana (séculos XVI-XIX)*, Padrão dos Descobrimentos, 8 a 11 de Março de 1995, CML - Pelouro da Cultura - Divisão de Arquivos, Lisboa, 1995.

N

NÍMER, Miguel

Influências Orientais na Língua Portuguesa: Os Vocabúlos Árabes, Arabizados, Persas e Turcos, Edições USP, São Paulo, 2ª ed. 2005 [1942].

NORBERG-SCHULZ, Christian

Genius Loci. Paesaggio, Ambiente, Architettura, Electa, 1986 [1979].

NORBERG-SCHULZ, Christian

Architecture Occidental, Gustavo Gili, Barcelona, 1983.

O

OCHOA DE CASTRO, Ana Rita

Cidade e Frente de Água. Papel articulador do espaço público, Dissertação para obtenção do grau de doutor; apresentada na Universitat de Barcelona, Barcelona, 2012.

Oxford British & World English Dictionary [em linha] <http://www.oxforddictionaries.com> [consultado em 15-11-2013].

P

PANERAI, Philippe, DEPAULE, Jean-Charles, DEMORGON, Marcelle

Analyse urbaine, Éditions Parenthèses, Marselha, 1999.

PANERAI, Philippe, MANGIN, David

Projet urbain, Éditions Parenthèses, Marselha, 1999.

PANERAI, Philippe

“O retorno à cidade: o espaço público como desafio do projeto urbano” in *Projeto*, n.º 173, São Paulo, pp. 78-82, 1994

PARCERISA BUNDÒ, Josep, RUBERT DE VENTÒS, Maria

La ciudad no es una hoja en blanco. Hechos del Urbanismo, Ediciones Arquitectura, Santiago de Chile, 2000.

PATETTA, Luciano

Historia de la Arquitectura, Antología Crítica, Hermann Blume, Madrid, 1984.

PEREIRA, Nuno Teotónio

“Pátios e vilas de Lisboa, 1870-1930: a promoção privada do alojamento operário” in *Análise Social*, 127, Lisboa, 1994.

PEREIRA, Nuno Teotónio, BUARQUE, Irene

Prédios e Vilas de Lisboa, Livros Horizonte, Lisboa, 1995.

PEREZ DE ARCE, Rodrigo

Urban Transformations, Catálogo da Exposição, The Architectural Association, London, 1980.

PETRUCCIOLI, Attilio

“Exoteric – Polytheistic – Fundamentalist Typology. Gleanings in the Form of an Introduction” in *Typological Process and Design Theory, Proceedings of the international symposium*, Aga Khan Program for Islamic Architecture at Harvard University and the Massachusetts Institute of Technology, Cambridge, March, 1995.

PETRUCCIOLI, Attilio

After Amnesia. Learning from the islamic mediterranean urban fabric, Dipartimento di Ingegneria Civile e Architettura, Politecnico di Bari, Bari, 2007.

PETRUCCIOLI, Attilio

“The Arab City: Neither Spontaneous nor Created” in *Environmental Design: Journal of Islamic Environmental Design Research Centre*, 1999.

PINON, Pierre

“L'évolution des espaces publics: une histoire d'identité, de formation et d'unité” in *Actes du Séminaire: Patrimoine et Espaces Urbains*, 3.º rencontre nationales des secteurs protégés, FIGEAC, 2009, pp. 19-34.

PINON, Pierre

“Défense et illustration de la Loi de Persistance du Plan. Le problème de la survivance du tracé des rues dans les villes françaises d'origine antique” in *La Rue Dans L'Antiquité*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 2008, pp. 129-139.

PINON, Pierre

Atlas du Paris Haussmannien. La ville en héritage du Second Empire à nos jours, Compagnie parisienne du livre, Éditions Parigramme, Paris, 2002.

PINON, Pierre

“La transformación desde la ciudad antigua a la ciudad medieval: permanencia y transformación de los tejidos urbanos en el Mediterráneo Oriental” in *La ciudad medieval: de la casa al tejido urbano*, org. Jean Passini, Universidad de la Castilla-La Mancha, Toledo, 2001.

PINON, Pierre

“Relations entre formes d’occupation du sol” in *L’Architecture d’aujourd’hui*, 164, Oct./Nov. 1972, pp. 4-11.

PIRENNE, Henri

As cidades da Idade Média, Publicações Europa-América, Sintra, 1977 [1925].

PITA, Augusto

“Telheiras Sul. Plano de Pormenor” in *Arquitectura*, n.º 137, Julho/Agosto 1980, pp. 48-50.

PITA, Augusto

“EPUL: uma perspectiva da sua gestão” in *Arquitectura*, n.º 137, Julho/Agosto 1980, pp. 43-46.

PLATÃO

A República, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, s/d.

POËTE, Marcel

Introduction à l’urbanisme, Sens & Tonka, Paris, 2000 [1929].

PORTAS, Nuno

“A Sobrevivência da Rua” in *Documentos do Simpósio “A Rua de Todos Nós”*, Institut pour la Ville en Mouvement / Câmara Municipal de Lisboa / Instituto Superior Técnico / Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres / Museu do Design e da Moda, Lisboa, Fevereiro de 2011

PORTAS, Nuno

Os Tempos das Formas, vol. I: A Cidade Feita e Refeita, Departamento Autónomo de Arquitectura da Universidade do Minho, Guimarães, 2004.

PORTAS, Nuno

Os Tempos das Formas, vol. II: A Cidade Imperfeita e a Fazer, Departamento Autónomo de Arquitectura da Universidade do Minho, Guimarães, 2012

PORTAS, Nuno

Arquitecturas(s). História e Crítica, Ensino e Profissão, Escritos III, FAUP, Porto, 2005.

PORTAS, Nuno

A Cidade como Arquitectura, 2.ª edição fac-símile, Livros Horizonte, Lisboa, 2007

Portas, Nuno

“Resposta à reportagem crítica no jornal diário República” in *Arquitectura*, n.º 130, 1974

POZO Y BARAJAS, Alfonso del

Análisis Urbano. Textos. Gianfranco Caniggia, Carlo Aymonino, Massimo Scolari, Instituto Universitario de Ciencias de la Construcción, Sevilla, 1997

PRADALIÉ, Gerard

Lisboa da reconquista ao fim do século XIII, Palas Imp., Lisboa, 1975.

PROENÇA, Raúl (coord.)

Guia de Portugal. Lisboa e arredores, reedição da obra coordenada por Raul Proença e publicada pela Biblioteca Nacional, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 1991.

PROENÇA, Sérgio Barreiros

“A Rua. Os tipos morfo-toponímicos de Lisboa.” in DIAS COELHO, Carlos (coord.) et alii, *Cadernos de Morfologia Urbana. Estudos da Cidade Portuguesa, n.º 1 - Os Elementos Urbanos*, Argumentum, Lisboa, 2013.

PROENÇA, Sérgio Barreiros

“A representação mental na concepção das ruas de Lisboa.” in *Anais do Seminário Internacional Representações da Cidade no mundo lusófono e hispânico*, Luiz Manoel (org), UFRJ/ FAU, colecção PROARQ, Rio de Janeiro, 2013.

PROENÇA, Sérgio Barreiros

“Morfogénese das Ruas de Lisboa. Os processos de produção do traçado da rua.” in *Patrimônio e Paisagem em Espaços Lusófonos e Hispânicos – Patrimônio Arquitectónico e Urbanístico*, Gazzaneo, Luiz Manoel (org), UFRJ/ FAU, colecção PROARQ, Rio de Janeiro, 2012. pp. 65-84

PROENÇA, Sérgio Barreiros

“Morfogénese da Rua em Lisboa. Da vontade à forma.” in *Palcos da Arquitectura - Vol.I*, AEAULP, Lisboa, 2012. pp. 393-405.

PROENÇA, Sérgio Barreiros

“A diversidade da Rua na cidade de Lisboa. Morfologia e Morfogénese. Apresentação de um caso de estudo: Os tipos de Ruas tendo em conta o Topos.” in *Actas do IV Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo*, Departament d'Urbanisme I Ordenació del Territori, Universitat Politècnica de Catalunya, Volum 02 - Análisis y Proyecto Territorial, Análisis y Proyecto Urbano, Barcelona, 2011. pp. 257-271.

PROENÇA, Sérgio Barreiros

“O Papel das Ruas Naturais na Identidade de Lisboa. Morfologia Urbana e Topografia.” in *Actas do Seminário “A Rua de Todos.”*, integrada na exposição “Rua é Nossa... de Todos Nós.”, Lisboa, 2011.

PROENÇA, Sérgio Barreiros

“Novas Ruas por Caminhos Antigos. A memória das ruas na Baixa Pombalina e nas Avenidas Novas” in *Da Baixa Pombalina a Brasília, Iluminismo e Contemporaneidade em países de Língua Portuguesa - Cidades e Espacialidade*, org. Gazzaneo, Luiz Manoel; Amora, Ana Albano, UFRJ/ FAU, colecção PROARQ, Rio de Janeiro, 2010. pp. 70-92.

PROENÇA, Sérgio Barreiros

“Contaminações na Cultura Urbanística – Lisboa e as Províncias Orientais no tempo dos Planos Gerais de Urbanização” in *Ordem, Desordem, Ordenamento – Urbanismo e Paisagismo*, org. Gazzaneo, Luiz Manoel; Amora, Ana Albano, UFRJ/ FAU, colecção PROARQ, Rio de Janeiro, 2009. pp. 215-237.

PROENÇA, Sérgio Barreiros

Urbanismo Colonial nas Províncias Orientais. Continuidade e Ruptura na elaboração dos planos urbanísticos no Estado da Índia, Macau e Timor, 1934 - 1974, Dissertação para obtenção de grau de Mestre em Cultura Arquitectónica Moderna e Contemporânea, apresentada na Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa, 2007.

R

RAGON, Michel

L'Homme et les Villes, Albin Michel, Paris, 1995 [1975].

RASMUSSEN, Steen Eiler

Villes et architectures. Un essai d'architecture urbaine par le texte et l'image, Parenthèses, Paris, 2008.

RIBEIRO, Orlando

Opúsculos Geográficos, vol.V, Temas Urbanos, Serviço de Educação, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 1994.

RIBEIRO, Orlando

Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico, Livraria Sá da Costa, Lisboa, 1998 [1945].

RIBEIRO DA SILVA, Maria de Lurdes

“Aspectos da intervenção do Senado da Câmara na Reconstrução Pombalina. Os Livros de Cordeamentos” in *Actas das Sessões do I Colóquio Temático: O Município de Lisboa e a Dinâmica Urbana (séculos XVI-XIX)*, CML - Pelouro da Cultura – Divisão de Arquivos, Lisboa, 1995. pp. 101-120.

RODRIGUES, Isabel Maria

“As Avenidas de Ressano Garcia (II)” in Lisboa Urbanismo, Ano 3, n.º 14, Novembro/Dezembro 2000.

RODRIGUES, Maria João Madeira

“Tradição, transição e mudança. A produção do espaço urbano na Lisboa oitocentista” in Sep. Boletim Cultural da Junta Distrital de Lisboa, 3.ª série, n.º 84, 1979.

RODRIGUES DE OLIVEIRA, Cristóvão

Lisboa em 1551 – Sumário, Livros Horizonte, Lisboa, 1987 [1551].

ROGERS, Richard, GUMUCHDJIAN, Philip

Cidades para um pequeno planeta, Gustavo Gili, Barcelona, 2001, [1997].

RONCAYOLO, Marcel

Lectures de villes, Formes et Temps, Parenthèses, Paris, 2002

ROSSA, Walter

A urbe e o traço, uma década de estudos sobre o urbanismo português, Almedina, Coimbra, 2002.

ROSSA, Walter

Além da Baixa. Índícios de Planeamento Urbano na Lisboa Setecentista, IPPAR – Instituto Português do Património Arquitectónico, Lisboa, 1998.

ROSSA, Walter; ARAÚJO, Renata, CARITA, Hélder

O Urbanismo Português 1415-1822. Colóquio Internacional Coimbra, 1999. Actas, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2001.

ROSSA, Walter

“No 1.º Plano” in AAVV, Lisboa 1758, O Plano da Baixa Hoje, Catálogo de Exposição, coord. Ana Tostões, Walter Rossa, Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa, 2008.

ROSSI, Aldo

A Architectura da Cidade, Edições Cosmos, Lisboa, 2001 [1965].

ROSSI, Aldo

“Consideraciones sobre la morfología urbana y la tipología de la edificación” in Sección Publicaciones. Jefatura de Estudios – versión profesional – edición limitada preparado por el Laboratorio de Urbanismo, ETSAB, Barcelona, s.d., pp. 1-11.

ROULEAU, Bernard

Paris: Histoire d'un espace, Seuil, Paris, 1997.

ROULEAU, Bernard

Villages et faubourgs de l'ancien Paris, Seuil, Paris, 1985.

ROULEAU, Bernard

Le tracé des rues de Paris, formation, typologie, fonctions, Éditions du Centre National de la Recherche Scientifique, Paris, 1983 [1975, ed. original 1967].

ROWE, Colin, KOETTER, Fred

Collage City, The MIT Press, Cambridge and London, 1978.

RUBERT DE VENTÓS, Maria

Places porxades a Catalunya, UPC, Barcelona, 2006.

RUSKIN, John

Les Sept Lampes de l'Architecture, Les Presses d'Aujourd'hui, Paris, 1980.

RYKWERT, Joseph

The Idea of a Town, The Anthropology of Urban Form in Rome, Italy, and The Ancient World, MIT Press, 1988.

RYKWERT, Joseph

“Repenser la rue” in Le temps de la réflexion, Gallimard, Paris, 1988.

RYKWERT, Joseph

“The Street: The Use of its History” in On Streets, ed. Stanford Anderson, The MIT Press, Cambridge, Massachusetts, and London, England, 1978.

S

SABATÉ BEL, Joaquín

El proyecto de la calle sin nombre, Los reglamentos urbanos de la edificación París-Barcelona, Colección Arquithesis, núm. 4, Fundación Caja de Arquitectos, Barcelona, 1999.

SABATÉ BEL, Joaquín

“Una Idea Nueva en la Ciudad. Barcelona la Calle como Proyecto” in Textos críticos do Relatório Final do Projecto de Investigação “A Rua em Portugal – Inventário Morfológico” (PTDC/AUR/65532/2006).

SALGADO, Manuel

Atlas urbanístico de Lisboa / Lisbon urban Atlas, ed. bilingue, Argumentum, Lisboa, 2006.

SALGUEIRO, Teresa Barata

Lisboa, Periferias e Centralidade, Celta, Lisboa, 2001.

SAMPAYO, Mafalda

Forma urbana da parte baixa da Lisboa destruída. Análise e avaliação da cartografia (1756-1786), Dissertação para obtenção do grau de doutor, apresentada no ISCTE-IUL, 2012.

SANTANA, Francisco, SUCENA, Francisco Eduardo

Dicionário de História de Lisboa, Carlos Quintas & Associados – consultores, Lisboa, 1994.

SANTOS, Maria Helena Ribeiro dos

A Baixa Pombalina. Passado e Futuro, Livros Horizonte, Lisboa, 2000.

SANTOS, Vítor Lopes dos

“Breves notas sobre a influência do ideário humanista no território português do plano de Junho de 1755 para a baixa de Lisboa” in Pedra & Cal n.º 11, Jul.-Set. 2001.

SANTOS, Vítor Lopes dos

O Sistema Construtivo Pombalino em Lisboa em Edifícios Urbanos Agrupados de Habitação Colectiva – Estudo de um Legado Humanista da Segunda Metade do Séc. XVIII, Dissertação para a obtenção do grau de doutor em Arquitectura, na especialidade de Tecnologia da Arquitectura, apresentada na Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa, 1995.

SARMENTO DE MATOS, José

Uma Casa na Lapa, Fundação Luso-Americana para o desenvolvimento, Quetzal Ed., Lisboa, 1994.

SECCHI, Bernardo

La città del ventesimo secolo, Gius. Laterza & Figli Spa, Roma-Bari, 2005

SECCHI, Bernardo

Première leçon d’urbanisme, Éditions Parenthèses, Paris, 2000

SICCA, Paolo

Storia dell’Urbanistica - 4 vol., Ed. Laterza, Bari, 1980/1981

SILVA, Raquel Henriques da

As Avenidas Novas de Lisboa 1900-1930, Dissertação de Mestrado apresentada à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 1984.

SILVA, Raquel Henriques da

“Do passeio público às avenidas novas — percursos, imagens e factos da Lisboa oitocentista” in *Revista de História Económica e Social*, 23, 1988, p. 21-41

SILVA, Raquel Henriques da (dir.)

Lisboa de Frederico Ressano Garcia, 1847-1909, Catálogo da Exposição, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 1989.

SILVA, Raquel Henriques da

Lisboa Romântica: Urbanismo e arquitectura, 1777-1874, Dissertação para a obtenção do grau de doutor em História, Especialidade História da Arte apresentada à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 1997

SILVA, Raquel Henriques da

“Das Avenidas Novas à Avenida de Berna” in *Revista de História de Arte* n.º 2, Instituto de História de Arte, Lisboa: Colibri, 2006, p.126-141

SILVA, Raquel Henriques da

“Lisboa Reconstruída e Ampliada (1758-1903)” in AAVV, *Lisboa 1758, O Plano da Baixa Hoje*, Catálogo de Exposição, coord. Ana Tostões, Walter Rossa, Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa, 2008.

SILVA DIAS, Francisco

“Tipologia de Espaços Urbanos - Análise Toponímica” in *3ªs Jornadas de Toponímia de Lisboa - 1998*, coord. António Trindade, Paula Machado, Teresa Sancha Pereira, CML - DAG, Lisboa, 2000.

SITTE, Camillo

L'art de bâtir les Villes, L'urbanisme selon ses fondements artistiques, Éditions du Seuil, 1996 [1889].

SOLÀ-MORALES, Manuel

Cerdà/Ensanche, UPC, Barcelona, 2010.

SOLÀ-MORALES, Manuel

“Ciudades Cortadas” in *Formas Urbanas. Urban Shapes*, edições ASA, s/l, 2002, pp. 29, 37.

SOLÀ-MORALES, Manuel

Les formes de creixement urbà, Edicions UPC, Barcelona, 1993.

SOLÀ-MORALES, Manuel

“The Barcelona reform: Urban Grids and regulations” in *LOTUS internacional* n.º 51, 1986, pp. 30-45.

SOLÀ-MORALES, Manuel

Los Ensanches, Laboratório de Urbanismo, Barcelona, 1978.

SOLÀ-MORALES, Manuel

Sobre metodologia Urbanística, Algunas Consideraciones, Laboratório de Urbanismo, Departamento de Urbanística, ETSAB, Barcelona, 1969.

SOTTOMAYOR, Appio

“A Toponímia das Ruas que não o são” in *3ªs Jornadas de Toponímia de Lisboa - 1998*, (coord.) António Trindade, Paula Machado, Teresa Sancha Pereira, CML - DAG, Lisboa, 2000.

SOUZA-LÔBO, Margarida

Planos de urbanização, A Época de Duarte Pacheco, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, Porto, 1995.

STEFULESCO, Caroline

L'Urbanisme Végétal, Collection Mission du Paysage, Institut pour le Développement Forestier, Diffusion Lavoisier, Paris, 1993,

STÜBBEN, Joseph

Der Städtebau, fac simile da edição de 1890, Braunschweig / Wiesbaden: Friedr. Vieweg & Sohn, 1980.

T

TEIXEIRA, Manuel

“As Praças de Origem Portuguesa. Uma Proposta de Leitura” in *Urbanismo de Origem Portuguesa n.º 13, Praças nas cidade de origem Portuguesa*, Revista do Centro de Estudo Urbanos, 2012 [on line] disponível em <http://revistas.ceurban.com/numero13/artigos/Manuel%20Teixeira.htm> [consult. 02-05-2013]

TEIXEIRA, Manuel

“O Estado da Arte da Investigação Urbana em Portugal: a investigação dos núcleos urbanos de origem portuguesa no mundo” in *Urbanismo de Origem Portuguesa n.º 8, Património Urbano e Arquitectónico nos Países de Língua Portuguesa I*, Revista do Centro de Estudo Urbanos, 2008 [on line] disponível em: <http://revistas.ceurban.com/numero8/artigos/manuelteixeira.htm> [consult. 02-05-2013]

TEIXEIRA, Manuel

A Forma da Cidade Portuguesa, e-book [on line] disponível em: http://livros.ceurban.com/book_1_forma_cidade_portuguesa [consult. 5-2-2009]

TEIXEIRA, Manuel

“A História Urbana em Portugal: Desenvolvimento Recentes” in *Urbanismo de Origem Portuguesa n.º 1, Urbanismo de Origem Portuguesa*, Revista do Centro de Estudo Urbanos, 1999 [1993] [on line] disponível em: <http://revistas.ceurban.com/numero1/mt2.htm> [consult. 02-05-2013]

TEIXEIRA, Manuel, VALLA, Margarida

O urbanismo português séculos XVII e XVIII Portugal Brasil, Livros Horizonte, Lisboa, 1999.

Thézy, Marie de

Paris, La Rue. Le Mobilier Urbain du second Empire à nos Jours, Société des Amis de la Bibliothèque historique, Paris, 1976.

THORNBERG, Josep Muntanola

Topogénesis, Fundamentos de una nueva arquitectura, Edicions UPC, Barcelona, 2000.

TIAGO, Maria da Conceição Caetano

O Bairro Social da Ajuda/Boa Hora. Um projecto da República Nova e uma realização do Estado Novo, 1918-1935, Dissertação de Mestrado em História Social Contemporânea, apresentada no ISCTE, Lisboa, 1997.

TORRES BALBAS, Leopoldo

Ciudades Hispano-musulmanas, Ministerio de Asuntos Exteriores, 2.ª edición, Madrid, 1985.

TOSTÕES, Ana

Os Verdes Anos na Arquitectura Portuguesa dos anos 50, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, Porto, 1997.

TOSTÕES, Ana

“O legado dos “verdes anos cinquenta”. Permanência e mudança da arquitectura portuguesa do pós-guerra à revolução” in *Revista 2G, n.º 20*, Arquitectura Portuguesa - uma nova geração, Barcelona, 2001. pp. 131 - 143.

TOSTÕES, Ana

“Alvalade, uma Experiência Pioneira de Habitação Colectiva. Quando a Habitação É Capaz de Fazer Cidade.” in *Jornal Arquitectos n.º 204*, A Questão do Alojamento I, Ordem dos Arquitectos, Lisboa, Janeiro/Fevereiro 2002.

Toussaint, Michel et alli

Guia de Arquitectura de Lisboa 1948-2013, A+A Books, Lisboa, 2013.

TRINDADE, Luísa

O Urbanismo na composição de Portugal, Imprensa da Universidade, Coimbra, 2013

TUDELA, José

As praças e logares de Lisboa: esboço para uma sistematização caracteriológica, Lisboa, 1979.

U

UNWIN, Raymond
L'Étude Pratique des Plans de Villes, L'Equerre Editeur, Paris, 1981 [1909].

V

VANCE, James E.
The Continuing city, Urban Morphology in Western Civilization, The John Hopkins University Press, Baltimore and London, 1990.

VENTURI, Robert
Complexity and Contradiction in Architecture, The Museum of Modern Art, New York, 1966.

VENTURI, Robert; IZENOUR, Steven; SCOTT BROWN, Denise
Aprendiendo de Las Vegas, el simbolismo olvidado de la forma arquitectónica, Gustavo Gili, Barcelona, 2000 [1977].

VIDLER, Anthony
The third typology in Theorizing a new agenda for Architecture, an anthology of architectural Theory, 1965-1995, Kate Nesbitt (ed.), Princeton Architectural Press, New York, 1996. pp. 260-263. Ed. original in *Oppositions* 7, Winter 1976. pp. 1-4.

713

VIEIRA, Alice
Esta Lisboa, Caminho, Lisboa, 1993.

VIEGAS, Inês Morais (coord.)
Cartulário Pombalino - Coleção de 70 prospectos (1758-1846), Câmara Municipal de Lisboa - Arquivo Municipal - Departamento de Património Cultural, Lisboa, 1999.

VIEIRA DA SILVA, Augusto
A Cerca Moura de Lisboa. Estudo histórico descritivo, Publicações Culturais da Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa, 1987.

VIEIRA DA SILVA, Augusto
A Cerca Fernandina de Lisboa, vol. I e vol. II, Publicações Culturais da Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa, 1987.

VIEIRA DA SILVA, Augusto
As Muralhas da Ribeira de Lisboa, vol. I e vol. II, Publicações Culturais da Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa, 1987.

VIEIRA DA SILVA, Augusto
Dispersos, vol. I, Lisboa, 1954.

VIEIRA DA SILVA, Augusto
Notícia Histórica sobre o levantamento da planta topográfica de Lisboa, Lisboa, 1914.

VIGANÒ, Paola
La città elementare, Skira, Milano, 1999.

VITRÚVIO, Marco Poleão
Os dez livros de Arquitectura, traduzido por H. Rua, Departamento de Engenharia Civil; Instituto Superior Técnico, Lisboa, 1998 [1 a.C.].

W

WAGNER, Richard
Parisfal, Bühnenweihfestspiel (stage dedication play) in three acts, Premiere 26 July 1882, Bayreuth (Festspielhaus).

WERQUIN, Ann-Carol
"Rues, boulevards, avenues... Paris, laboratoire pour la vie urbaine?" in AAVV, Boulevards, rondas, parkways... des concepts de voies urbaines, CERTU - Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, Éditions Lavoisier Diffusion, 1998.

WERQUIN, Ann Carol, DEMANGEON, Alain

“La parkway. L’ambition des promenades urbaines tracées à l’infini” in AAVV, *Boulevards, rondas, parkways... des concepts de voies urbaines*, Centre d’études sur les réseaux, les transports, l’urbanisme et les constructions publiques, Éditions Lavoisier Diffusion, 1998.

WHITEHAND, J.W.R.

“British urban morphology: The Conzenian tradition” in *Urban Morphology* 5, ISUF, 2001.

WRIGHT, Frank Lloyd

“Book for freedom” in *Architecture Culture 1943 – 1968, A document Anthology*, ed. Joan Ockman, Columbia University, CBA/Rizzoli, 1993.

WRIGHT, Frank Lloyd

The Disappearing City, New York, 1932.

WRIGHT, Frank Lloyd

The Living City, Horizon Press, New York, 1958.

WRIGHT, Frank Lloyd

When Democracy Builds, Chicago University Press, 1945.

WILBAUX, Quentin

La Médina de Marrakech. Formation des espaces urbains d’une ancienne capitale du Maroc, L’Harmattan, s/l, 2001

Z

ZOZAYA, Juan

“Urbanismo Andalusi” in *Cidades e História*, Fundação Calouste Gulbenkian, 1987.

ZUMTHOR, Peter;

Pensar a arquitetura, Gustavo Gili, Barcelona, 2005.

ZUMTHOR, Peter;

Atmospheres, Birkhäuser, Basel, 2006.

Fontes Cartográficas não referidas no índice de figuras

CALDEIRA PIRES, João J. do Carmo

Planta de Lisboa limitada pela linha de cintura e melhoramentos projectados, incluindo as zonas em que a Câmara projecta as novas avenidas, ruas e parque da capital. 1891. Esc. 1:8500, C.ª N.ª Editora.

COMISSÃO NACIONAL PARA AS COMEMORAÇÕES DOS DESCOBRIMENTOS PORTUGUESES

Cartografia de Lisboa, Séculos XVII a XX (catálogo de exposição), Lisboa, 1997.

CONSTANTINO F.

Plano Geral da Cidade de Lisboa em 1826, Esc. de 5000 palmos.

DE GRÖER, Etienne

Plano Director de Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa, 1948.

FUNDAÇÃO CALOUSTE GULBENKIAN

Cartografia Portuguesa do Marquês de Pombal a Filipe Folque (1750-1900), Lisboa, 1982.

INSTITUTO GEOGRÁFICO E CADASTRAL

Planta da Cidade, levantamento e desenho do Instituto Geográfico e Cadastral, Esc.: 1:1.000, Lisboa, 1948-1959.

INSTITUTO GEOGRÁFICO DO EXÉRCITO

Ortofotos da cidade de Lisboa, vãos de 1997/1998.

SANTANA, Francisco (recolha e índices)

Lisboa na 2ª metade do séc. XVIII, planta e descrições das suas freguesias, Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa, or. 1770.

SERVIÇOS DA CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA

Plantas da Cidade de Lisboa, desenhadas a partir do levantamento aerofotogramétrico 1997/1998, Esc. 1:1000, DPU/ Câmara Municipal de Lisboa.

VIEGAS, Inês Moraes, TOJAL, Alexandre Arménio (coord. ed.)

Catálogos do Arquivo Municipal de Lisboa: Atlas da Carta Topographica de Lisboa, sob a direcção de Filipe Folque 1856 - 1858, Câmara Municipal de Lisboa - Direcção Municipal de Cultura - Arquivo Municipal de Lisboa, Lisboa, 2000.

VIEGAS, Inês Moraes, TOJAL, Alexandre Arménio (coord. ed.)

Catálogos do Arquivo Municipal de Lisboa: Levantamento da Planta de Lisboa: 1904-1911, dirigido pelo engenheiro Júlio António Vieira da Silva Pinto, Câmara Municipal de Lisboa - Direcção Municipal de Cultura - Arquivo Municipal de Lisboa, Lisboa, 2005.

VIEIRA DA SILVA, Augusto

Plantas topográficas de Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa, 1950.

